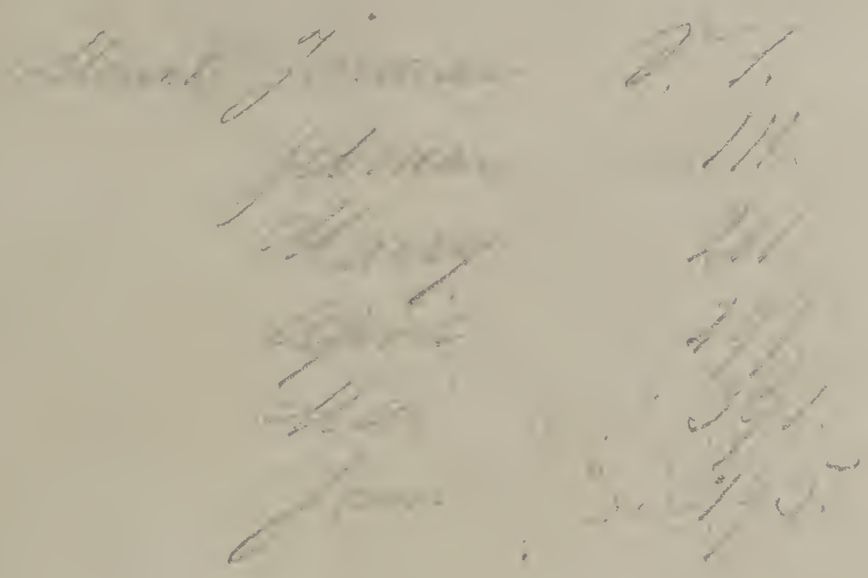
3805
DE
1847

THE UNIVERSITY

OF ILLINOIS

LIBRARY

380.5
DE
1847'



HANDELS-ARCHIV.

1847.

ERSTE HÄLFTE.

HANDELS-ARCHIV.

SAMMLUNG

der neuen auf Handel und Schiffahrt bezüglichen Gesetze und Verordnungen des In- und Auslandes

und

STATISTISCHE MITTHEILUNGEN

über den Zustand und die Entwickelung des Handels und der Industrie in der Preufsischen Monarchie.

Nach amtlichen Quellen.

Herausgegeben im Königlichen Handelsamte zu Berlin.

Redactoren:

R. Delbrück. — J. Hegel.

Königliche Regierungs-Assessoren.

Jahrgang 1847.

Erste Hälfte.

BERLIN.

Verlag von Wilhelm Besser.

1847.

380.5
DE
1847

PROSPECTUS.

Das Handels-Archiv

wird in zwei Haupt-Abschnitten, erstens, eine möglichst vollständige Sammlung der neuen auf Handel und Schiffahrt Bezug habenden Gesetze und Verordnungen aller handeltreibenden Staaten, und zweitens, statistische Mittheilungen über Handel und Gewerbe in der Preufsischen Monarchie aus den von dem Königl. Handelsamte eingezogenen, oder von anderen Behörden zur Verfügung gestellten Materialien liefern.

In beiden Beziehungen dürfte die Zeitschrift einem vielfach gefühlten Bedürfnisse entgegenkommen. Während genügende Einrichtungen bestehen, um die einheimischen Gesetze und Verwaltungsnormen zur öffentlichen Kenntnifs zu bringen, fehlt es dem Handelsstand häufig an Gelegenheit, die Handelsgesetze fremder Staaten, mit denen er in Verbindung steht, vollständig und in ihrem Zusammenhange kennen zu lernen. Die

3Ag12 169.58 115V Preuss .. 1856-1879 + indexes 1847-70 (2V) + Jahresberichte for yrs 1861-72 + Deutsche Handel... 1880-1899

vorhandenen politischen und selbst die, den Handels-Interessen insbesondere gewidmeten, Zeitungen sind durch die Mannigfaltigkeit der Zwecke und Gesichtspunkte, welche sie zu verfolgen haben, gehindert, ihren Mittheilungen über die kommerzielle Gesetzgebung des Auslandes denjenigen Umfang und diejenige Vollständigkeit zu geben, deren es bedarf, wenn der Handelsstand in die Lage gesetzt werden soll, alle Aenderungen in der Handelsgesetzgebung, in ihrer Rückwirkung auf das eigene Geschäft richtig und bestimmt aufzufassen, um Wege des Verkehrs, welche ihm dadurch eröffnet werden können, mit Sicherheit zu betreten, oder sich den Nachtheilen zu entziehen, welche eine unvollständige Kenntnifs neu eingetretener Erschwerungen oder Kontrolen zur Folge haben kann. Es sind daher in andern Ländern, wie z. B. in Frankreich und Belgien zum Theil schon seit einer Reihe von Jahren, Organe zur Mittheilung der kommerziellen Gesetzgebung des Auslandes vorhanden, welche sich des Beifalls der Betheiligten und einer ausgedehnten Verbreitung zu erfreuen haben, und es ist vorauszusetzen, dafs es auch für unsern Handelsstand von Interesse sein wird, durch das Königliche Handelsamt, welchem hierbei durch die geneigte Vermittelung des Königlichen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, vornehmlich auch die Unterstützung der auswärtigen Organe der Regierung zu Theil wird, eine Zeitschrift zu dem besonderen Zwecke begründet zu sehen, alle neuen

Handelsgesetze derjenigen Länder, welche in irgend einem Verkehr mit Deutschland stehen, mit dem vollständigen authentischen Texte in deutscher Sprache so rasch als möglich zu veröffentlichen.

Da die neuen Verordnungen sich häufig ohne Kenntnifs der früheren Gesetze, auf welche sie sich beziehen, in ihrer Wirkung und Bedeutung nicht vollständig verstehen lassen, so werden besonders in den ersten Heften der Zeitschrift dem Texte der Gesetze Anmerkungen hinzugefügt sich finden, welche ihren Zusammenhang mit der übrigen Handelsgesetzgebung erläutern und die Voraussetzungen, von denen sie ausgehen, angeben. Ebenso wird es dem Zwecke des Archivs entsprechen, wenn zuweilen übersichtliche Darstellungen der Handelsgesetzgebung eines oder mehrerer Länder im Ganzen oder in einzelnen Theilen mitgetheilt werden.

Obwohl für die Publikation der Preufsischen Handelsgesetzgebung schon verschiedene officielle Organe bestehen, so darf dieselbe doch bei dem besonderen Zweck des Handels-Archivs, welches in seiner Folge von Heften und Jahrgängen eine vollständige Sammlung der Handelsgesetzgebung aller handeltreibenden Länder liefern soll, nicht übergangen werden, und es ist daher die Absicht, diejenigen allgemeinen Handelsgesetze des Preufsischen Staates, welche auch für den Handelsstand im Allgemeinen von Interesse sein können, in die Zeitschrift aufzunehmen. Bei den

übrigen Zollvereinsstaaten, deren Zollgesetze und Handelsverträge mit denjenigen Preufsens identisch sind, werden nur die inneren Handelsanstalten, Wasserzölle und sonstige handels- und gewerbepolizeilichen Verhältnisse, in soweit sie nicht von blofs lokalem Interesse sind, zu berücksichtigen sein. Dagegen hat die Zeitschrift für alle anderen europäischen Staaten und selbst für diejenigen transatlantischen Länder, bei deren Verkehr der deutsche Handel in irgend einer Weise betheiligt ist, und von denen die zu Gebote stehenden Quellen zuverlässige Nachrichten liefern, die allgemeine Handelsgesetzgebung im weitesten Umfang zu behandeln, namentlich also die

Zolltarife, Zoll- und Hafenordnungen,
Handels- und Schiffahrtsverträge und
Quarantainevorschriften

mitzutheilen. Auch die inneren Handelseinrichtungen und gewerbe-polizeilichen Verordnungen, wie z. B. die Privilegien von Handelsgesellschaften, die Anlage neuer Kanäle und Eisenbahnen werden, wenn sie auf unsern Handel von Einfluſs sein können, nicht aufser Acht gelassen werden.

Der andere Theil des Handels-Archivs, welcher der Handels- und Gewerbestatistik gewidmet sein wird, muſs im Wesentlichen auf die Preufsische Monarchie sich beschränken, und kann andere Länder nur in soweit in sein Bereich ziehen, als ihre Handelsstatistik

mit der Preufsischen im nothwendigen Zusammenhange steht, wie es bei dem Verkehr des Zollvereins der Fall ist. Doch wird dadurch die Thätigkeit des Preussischen Handelsstandes im Auslande nicht von der Erörterung ausgeschlossen, vielmehr sollen die amtlichen Nachrichten über den auswärtigen Handel Preussens, und über alles, was damit in Verbindung steht und dem einheimischen Handelsstand von Interesse sein kann, so viel als thunlich veröffentlicht werden.

Ueberhaupt hat das Handels-Archiv in seinem statistischen Theile die Bestimmung, die von dem Königl. Handelsamte, — welches nach der Allerhöchsten Verordnung vom 7. Juni 1844 vornehmlich auch dazu berufen ist, zur fortwährenden Erhaltung einer vollständigen Uebersicht über den Zustand und Gang des Handels und der Gewerbe die nöthigen Materialien zu sammeln, — so wie die von anderen Behörden eingezogenen Nachrichten über die Handels- und Gewerbsverhältnisse der Preufsischen Monarchie durch die Veröffentlichung in zweckmäfsiger Auswahl und Zusammenstellung nutzbarer zu machen. Es darf hierbei bemerkt werden, dafs zu diesem Zweck nicht die Benutzung der Akten des Königl. Handelsamtes allein, sondern auch, in Folge geneigter Zusicherung Sr. Excellenz des Herrn Finanzministers die Benutzung der Akten des Königlichen Finanzministeriums gestattet ist. — Das

Handels-Archiv wird demnach geeignet sein, sowohl mannigfache

Beiträge zur Preufsischen Handels- und Gewerbestatistik,

welche zu ihrer vollständigen Darstellung wohl noch vieler Vorarbeiten bedarf, zu liefern, als auch zu einer richtigen

Beurtheilung des Zustandes und der Entwickelung des Handels und der vaterländischen Industrie,

so wie der von der Regierung zu ihrer Beförderung errichteten Anstalten beizutragen. Die Gewerbetreibenden selbst werden mannigfache Nachrichten dadurch erhalten, welche ihnen von unmittelbarem Nutzen sein können.

Zu dem statistischen Theile werden vornehmlich amtliche Quellen benutzt, und diese, soweit sich dazu Gelegenheit bietet, durch unmittelbare Erkundigung ergänzt werden, andere Zeitschriften und sonstige literarische Hülfsmittel aber vorzugsweise nur zur Vergleichung gebraucht werden.

Die Gegenstände, mit denen die Handels- und Gewerbestatistik sich zu beschäftigen hat, sind unendlich mannigfaltig, und sie werden, je nachdem die zur Verfügung stehenden Materialien interessanten Stoff enthalten, mehr oder weniger in möglichster Vielseitigkeit in den Kreis des Handels-Archivs gezogen werden. Zu den

Materien, die vornehmlich behandelt werden sollen, werden gehören:

die allgemeinen Handelsverhältnisse und die gesammte Industrie einzelner Orte und Landestheile,

die Zahl, Gattungen und Vertheilung der Handel- und Gewerbetreibenden in der Monarchie,

die Rhederei, die Flufsschiffahrt,

der Verkehr auf Messen und Märkten, auf Chausseen und Eisenbahnen; ferner

die Entwickelung und der Zustand einzelner Fabrikationszweige,

des Salinen-, Berg- und Hüttenbetriebs: ebenso die

öffentlichen Einrichtungen und Anstalten zur Unterstützung des Handels und der Industrie, wie

Legge- und Schauämter, Seidentrocken-Anstalten, die Einrichtungen zum Schutz der Fabrikzeichen und Fabrikmuster,

die Hafenanstalten, das Lootsen- und Quarantainewesen,

die zur technischen Ausbildung der Gewerbetreibenden bestehenden Schulen,

die Thätigkeit der Handels-, Fabriken- und Admiralitätsgerichte, der

Handelskammern und kaufmännischen Korporationen u. s. w.

Die Redaktion des Handels-Archivs ist von dem Herrn Präsidenten des Handelsamtes den bei dieser Behörde beschäftigten Regierungs-Assessoren Delbrück und Hegel übertragen worden.

Zu Anfang jedes Monats erscheint ein Heft, 5—6 Bogen stark; 12 Hefte bilden einen Jahrgang von 2 Bänden, deren jeder mit einem Titel und alphabetischen Inhalts-Verzeichnisse versehen sein wird.

INHALT

des ersten Bandes.

	Seite
Amsterdam, Handelsbericht . .	548
Anhalt-Dessau, Erlafs des Elbzolls	399
Anhalt-Köthen, desgl.	514
Antwerpen, Handelsbericht . .	549
Archangel, Handelsbericht . . .	165
Baltimore, Handelsbericht . . .	555
Belgien, Anlaufen fremder Schiffe an Zwischenhäfen	3
— Ein- und Ausfuhr von Getreide	8
— Segel-Schiffahrtsdienste . . .	116
— desgl. nach Galatz und Odessa	502
— Ausgangs-Abgabe für Werg	120
— Eingangs-Abgabe für Häute und Felle, und einige Abänderungen des Gesetzes vom 21. Juli 1844.	121
— Ausführung des Artikel 3 des Gesetzes vom 2. Januar 1847 .	124
— Einfuhr von Mehl	212
— Ausfuhr von Brot	213
— Zölle für Thierhufe und Abfälle davon	299
— zollfreie Einlassung von gesalzenem und geräuchertem Fleisch	300
— zollfreie Einlassung von Vieh	300
— Gewerbesteuerfreiheit d. Handlungs-Reisenden aus dem Zollvereine	301
— Erlafs der Tonnen-Abgabe und Verbot des Branntweinbrennens aus Kartoffeln und Kartoffel-Stärkemehl	399
Belgien, Einfuhr von Mehl und Grütze.	400
— Ausdehnung der zollfreien Einlassung von Lebensmitteln bis zum 1. Oktober 1848	501
Bordeaux, Handelsbericht . . .	475
Brasilien, Verkauf von fremden Schiffen	302
Braunschweig, Bericht über die Lichtmesse 1847	295
Bremen, Handelsbericht	335
Charleston, Handelsbericht . .	555
Chaussee-Bau in Preufsen . .	93
— — . . .	176
Chile, Handelsbericht.	575
— Gesundheitspässe	125
Crefeld, Handelsbericht	538
Dänemark, Auszug aus der Zollverordnung vom 1. Mai 1838 und den später erlassenen Verfügungen, mit besonderer Rücksicht auf solche Schiffe, welche den Glückstädter Hafen als Schutzort suchen, oder welche in der Fahrt zwischen fremden Orten behufs gelegentlichen Ladens oder Löschens von Waaren den Glückstädter Hafen anlaufen	126
— Einfuhrzoll für Kornwaaren für die Herzogthümer Schleswig und Lauenburg	131
— Ein- und Durchfuhr-Tarife für die Herzogthümer Schleswig-Holstein und Lauenburg	132

Seite

Dänemark, Transit auf der Berlin-Hamburger Chaussee, durch das beiderstädtische Gebiet und die Stadt Hamburg 134
— Benutzung von Feuer und Licht im Kopenhagener Hafen . 303
— Lastgeld und Feuergeld für Transitwaaren 306
— Handels- u. Schiffahrts-Vertrag mit Griechenland 307
— Erlafs des Elbzolls für Getreide 399
— Abgaben-Erleichterungen behufs der Versorgung mit Kornwaaren 504
— Schiffsmefsbriefe für die Fahrt durch den Schleswig-Holsteinschen Kanal und auf der Eider 505
— Ladungs-Dokumente f. Dampfschiffe 505
— Fracht- oder Adrefsbriefe und Waarenverzeichnisse für landwärts eingehende Waaren . . . 506
Danzig, Handelsbericht 235
Duisburg, Handelsbericht . . . 533
Elbing, Handelsbericht 437
Erfurt, Handelsbericht 440
Flensburg, Handelsbericht . . . 242
Frankreich, Modifikationen des Zoll-Tarifs 9
— Quarantaine gegen die Türkei 11
— Handels- u. Schiffahrts-Vertrag mit Rufsland 138
— Ausfuhr von Hülsenfrüchten und Kartoffeln 147
— Einfuhr von Getreide etc. 147. 210
— Revision bei der Waaren-Durchfuhr 148
— Ausfuhr von Grütze, Stärkemehl etc. 213
— Einfuhr von Mais 213
— Zulassung fremder Schiffe zur Küstenschiffahrt 306
— Quarantaine 507
— Dampfschiffahrts-Dienst zwischen Havre und New-York . . 510
Frederikshafen, Handelsber. . 331
Gibraltar, Handelsbericht 479

Seite

Griechenland, Handels- und Schiffahrts-Vertrag mit Dänemark 307
Grofsbritannien, Besteuerung der Baumwollen-, Leinen und-Wollenwaaren 148
— Aufhebung der Eingangs-Abgabe für Getreide 214
— Gestattung der Einfuhr von Getreide aus allen Ländern in fremden Schiffen 215
— Quarantaine-Wesen 312
Haiti, Handelsbericht 559
Hamburg, Reglement der Usanzen beim Hamburger Getreide-Handel 11
— Abgeänderte Fassung des §. 10 der Zollordnung 512
Hannover, Eingangsabgaben für Getreide etc. 150
— Eingang von Mehl 216
— Handels- und Schiffahrts-Vertrag mit den Vereinigten Staaten von Amerika 400
— Erlafs des Elbzolls von Getreide etc. 514
— Maafsregeln bei der herrschenden Theuerung 514
Havre und Nebenhäfen, Handelsbericht 474
Helsingör, Handelsbericht . . . 468
Karlskrona, Handelsbericht . . 242
Kiel, Handelsbericht 244
Köln, Handelsbericht 445
Königsberg, Handelsbericht . . 427
Konsuln. — Verzeichnifs der im Auslande angestellten Preufsischen Konsuln 200
Kopenhagen, Handelsbericht . . 332
Leer, Handelsbericht 331
Leipzig, Ostermesse 1847 . . . 590
Leith, Handelsbericht 473
Libau, Handelsbericht 330
Liverpool, Handelsbericht . . . 472
London, Handelsbericht 366
Mäkler. — Die auf Preufs. Handelsplätzen angestellten öffentlichen Mäkler 246

Seite

Malaga, Handelsbericht 478
Malta, Handelsbericht 480
Mecklenburg, Uebereinkunft m. Oesterr. wegen der Schiffahrts-Abgaben 43
— Durchgangs-Verkehr von und nach Preufsen und Lübeck . . . 312
— Handels- und Schiffahrts-Vertrag mit Schweden 325
— Erlafs des Elbzolls von Getreide etc. 399
— Annahme von Preufs. Kurantgeld bei den öffentl. Kassen . . 515
— Einfuhr von Getreide etc. . . 515
Memel, Handelsbericht 229
Modena, Ausgangs-Abgaben von Getreide 313
Mühlheim an der Ruhr, Handelsbericht 536
Neapel, Handels- u. Schiffahrts-Vertrag mit Oesterreich 24
— Besteuerung des Weifsblechs 32
— Ausgangsabgabe für Oel . . . 151
— Verbot der Ausfuhr v. Werg 152
— Eingangsabgaben auf Tuch . 217
— Ausfuhr von Mais und Hülsenfrüchten 313
— Aufhebung der Eingangs-Abgaben von Getreide 408
— Einfuhr von Eichenrinde . . . 516
New-Orleans, Handelsbericht . 555
Niederlande, Handels- u. Schiffahrts-Vertrag mit Rufsland . . 32
Niederländ. Ostindien, Verleihung der Rechte eines Freihafens an die Stadt Macassar . 42
Norwegen, Einfuhr v. Getreide 516
Oesterreich, Handels- u. Schiffahrts-Vertrag mit Neapel . . . 24
— Desgl. mit Rufsland 162
— Uebereinkunft mit Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin wegen der Schiffahrts-Abgaben. . 43
— Einziehung von Krakau in den Oesterreichischen Zollverband 152. 217
— Quarantaine-Wesen . . . 158. 408
— Ausfuhr v. Getreide 313. 409. 516

Seite

Oldenburg, Uebereinkunft mit Oesterreich wegen der Schiffahrts-Abgaben 43
— Handels- und Schiffahrts-Vertrag mit den Ver. Staaten von Amerika 408
— Verbot des Branntweinbrennens u. der Ausfuhr von Kartoffeln 516
Pernau, Handelsbericht 241
Petersburg, Handelsbericht . . 166
Philadelphia, Handelsbericht . 555
Polen, Ein- und Ausgangs-Abgaben für Getreide 44
— Befreiung der Preufs. Schiffer von der Verflöfsungs-Abgabe . 160
— Verbot der Getreide-Ausfuhr 224
Portugal, Einfuhr v. Getreide, Mais, Mehl, Gerste etc. 314. 409. 410
— Handelsbericht. 477
Preufsen, Ausgangs-Abgaben für Getreide etc. 111. 211. 398
— Korrespondenz nach und über Grofsbritannien 112
— Einrichtung von Bank-Kommanditen 112
— Bankwesen 212
— Abänderung der Bestimmung des Hafengeld-Tarifs für den Hafen von Pillau 297
— Korrespondenz von und nach China 298
— Errichtung von Handelsgerichten 391
— Erlafs des Elbzolls für Getreide etc 399
— Bestand der zur Rhederei in den Preufsischen Ostseehäfen gehörenden Seeschiffe und Küstenfahrzeuge am 1. Januar 1847 . 488
— Maafsregeln gegen die Einschleppung der Pest und des gelben Fiebers durch den Schiffsverkehr 495
— Erlafs des Rheinzolls v. Getreide etc. 597
Riga, Handelsbericht 464
Rostock, Handelsbericht 333

Seite

Rufsland, Handels- und Schiffahrts-Vertrag mit den Niederlanden 32
— desgl. mit Frankreich 138
— desgl. mit Oesterreich 162
— Einfuhr von Schiefsbaumwolle 163
— Ausfuhr von Kartoffeln . . . 163
— die Brake von Hanf, Flachs, Heede und Talg 163
— Einfuhr von Lumpenzucker . 164
— die Aufhebung der Brake für Holzwaaren 224
— der Handel in Transkaukasien 225. 315
— Behandlung Brasilisch. Schiffe 325
— Besteuerung des künstlichen Ultramarin 410
— Einfuhr von Fufsteppichen aus Schaaffellen 517
— Einfuhr von Getränken . . . 517
— Erhebung einer Hafen-Abgabe in Riga 517
Sachsen, Erlafs des Elbzolls. . 399
St. Louis, Handelsbericht. . . . 558
Sardinien, Ausgangs-Zoll auf Mais 226
— Quarantaine-Wesen 226
Schweden, Handels-Ordnung und Fabrik- und Handwerks-Ordnung 411
Schweden und Norwegen, Handels- und Schiffahrts-Vertrag mit Mecklenburg-Schwerin 325
Spanien, Regulirung der Wechselkurse 329
— Ausfuhr von Getreide etc. . . 414
Stettin, Handelsbericht 352
Tilsit, Handelsbericht 531
Toskana, Eingangs-Abgaben für Getreide 229

Seite

Toskana, Behandlung fremder Flaggen. 416
Türkei, Verbot der Ausfuhr von Getreide 417
— Hafenordnung 518
Uruguay, Verordnung über die Konsulate 418
Vereinigte Staaten von Amerika, Handels- u. Schiffahrts-Vertrag mit Hannover 400
— Transport v. Passagieren auf Kauffahrteischiffen . . 424. 425. 520
— Bewilligungen für die Verwaltung der Civil- und auswärtigen Angelegenheiten in dem mit dem 30. Juni 1848 endenden Jahre und für andere Zwecke. Extrakt 426
— Zoll-Reglement und Zolltarif für die besetzten Mexik. Häfen 521
Waaren-Aus- und Durchgang aus den Preufs. Ostseehäfen in den Jahren 1843—45 249
Waaren-Eingang in d. Preufs. Ostseehäfen in den Jahren 1843. 1844. 1845 44
Windau, Handelsbericht 174
Wismar, Handelsbericht 243
Zollverein, Abänderungen des Zoll-Tarifs für die Jahre 1846 bis 1848 1
— Ein- u. Ausfuhr von Getreide, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Reis etc. . 3. 211. 297. 389. 391. 494. 597
— Resultate der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Verzollung im Deutschen Zollverein, im Jahre 1846 385
— Die Runkelrüben-Zuckerfabrikation 480

I. GESETZGEBUNG.

ZOLLVEREIN.

Allerhöchste Kabinetsordre, betreffend einige Abänderungen des Zolltarifs für die Jahre $18\frac{46}{48}$.

Auf Ihren Bericht vom 24sten d. M. bestimme Ich, dafs

I. in Gemäfsheit der unter den Regierungen der Zollvereins-Staaten getroffenen Vereinbarungen, an die Stelle der Positionen 2. a., 2. b. 1., 5. h. und 22. der Zweiten Abtheilung des Zolltarifs vom 10. October 1845 die folgenden Bestimmungen treten sollen:

Nummer.	Benennung der Gegenstände.	Maafsstab der Verzollung.	Abgabensätze beim Eingang. Rtl.	Sg.	Abgang. Rtl.	Sg.	Für Tara wird vergütet vom Centner Bruttogew. Pfund.
2	*a*) Rohe Baumwolle	1 Ctr.	frei	.	.	10	
	b) Baumwollengarn, ungemischt oder gemischt mit Wolle oder Leinen:						
	1. ungebleichtes, ein- und zweidrähtiges und Watten	1 Ctr.	3	.	.	.	18 in Fässern und Kisten. 13 in Körben. 7 in Ballen.
5	*h*) Farbehölzer.						
	1. in Blöcken	1 Ctr.	frei	.	.	10	
	2. gemahlen oder geraspelt	1 Ctr.	.	5	.	5	
22	Leinengarn, Leinwand und andere Leinenwaaren.						
	a) Rohes Garn.						
	1. Maschinengespinnst	1 Ctr.	2	.	.	.	13 in Kisten. 6 in Ballen.
	2. Handgespinnst	1 Ctr.	.	5	.	.	
	b) Gebleichtes oder gefärbtes Garn . . .	1 Ctr.	3	.	.	.	13 in Kisten.
	c) Zwirn	1 Ctr.	4	.	.	.	6 in Ballen.
	d) Graue Packleinwand und Segeltuch .	1 Ctr.	.	20	.	.	
	e) Rohe (unappretirte) Leinwand, roher Zwillich und Drillich	1 Ctr.	4	.	.	.	13 in Kisten. 6 in Ballen.
	Ausnahme. Rohe, ungebleichte Leinwand geht frei ein.						

Nummer.	Benennung der Gegenstände.	Maafsstab der Verzollung.	Abgabensätze beim Eingang. Rtl.	Sg.	Abgabensätze beim Ausgang. Rtl.	Sg.	Für Tara wird vergütet vom Centner Bruttogew. Pfund.
	a. a. in Preufsen:						
	auf den Gränzlinien von Leobschütz bis Seidenberg in der Ober-Lausitz, von Heiligenstadt bis Nordhausen und von Herstelle bis Anholt nach Bleichereien oder Leinwandmärkten.						
	b. b. in Sachsen:						
	auf der Gränzlinie von Ostritz bis Schandau auf Erlaubnifsscheine.						
	c. c. in Kurhessen:						
	auf Erlaubnifsscheine nach Bleichereien oder Märkten.						
	f) Gebleichte, gefärbte, gedruckte oder in anderer Art zugerichtete (appretirte) auch aus gebleichtem Garn gewebte Leinwand, gebleichter oder in anderer Art zugerichteter Zwillich und Drillich, rohes und gebleichtes, auch verarbeitetes Tisch-, Bett- und Handtücherzeug, leinene Kittel, auch neue Leibwäsche	1 Ctr.	20	.	.	.	13 in Kisten. 9 in Körben. 6 in Ballen.
	g) Bänder, Battist, Borten, Fransen, Gaze, Kammertuch, gewebte Kanten, Schnüre, Strumpfwaaren, Gespinnste und Tressenwaaren aus Metallfäden und Leinen, jedoch aufser Verbindung mit Eisen, Glas, Holz, Leder, Messing und Stahl	1 Ctr.	30	.	.	.	18 in Kisten. 13 in Körben. 6 in Ballen.
	h) Zwirnspitzen	1 Ctr.	60	.	.	.	23 in Kisten. 11 in Ballen.

II. Den in der Dritten Abtheilung des Zolltarifs vom 10. Oct. 1845 im Abschnitte I. unter No. 7. genannten Gegenständen, welche bei der Durchfuhr auf den in dem gedachten Abschnitte bezeichneten Strafsen einem Durchgangszolle von 5 Silbergr. für den Centner unterliegen, soll der Artikel »Talg« hinzutreten.

Sie haben diesen Meinen Befehl, welcher mit dem 1. Januar k. J. in Wirksamkeit zu setzen ist, durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen und das danach weiter Erforderliche anzuordnen.

Sanssouci, den 28. October 1846.

Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Finanzminister von Düesberg.

Eingangs-Abgabe für Getreide, Hülsenfrüchte u. s. w.

Zufolge Verordnungen der betreffenden Regierungen werden bis zum 30. September 1847 Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlenfabrikate in Preufsen in der Provinz Westphalen und der Rheinprovinz, im Königreich Bayern, im Königreich Sachsen, im Königreich Württemberg, im Grofsherzogthum Baden, im Kurfürstenthum Hessen, im Grofsherzogthum Hessen und bei Rhein, im Fürstenthum Nassau und in der freien Stadt Frankfurt, und bis auf Weiteres Getreide und Hülsenfrüchte in der Provinz Schlesien über die Grenze gegen die Oesterreichische Monarchie, und Getreide, mit Ausnahme von Weizen, und Hülsenfrüchte in der Provinz Preufsen über die trockne Landgrenze von der Weichsel bis zur Ostsee, und in den Provinzen Posen und Schlesien über die Grenze gegen das Königreich Polen (mit Ausschlufs des Eingangs auf Flüssen) zollfrei eingelassen.

BELGIEN.

Verordnung das Anlaufen fremder Schiffe an Zwischenhäfen betreffend.

LEOPOLD, König der Belgier etc.

Mit Rücksicht auf das Gesetz vom 21. Juli 1844 über die Differentialzölle (Bulletin officiel, No. 149), und namentlich auf Artikel 5. desselben, welcher lautet:

»Belgische Schiffe, welche von transatlantischen Ländern, oder von Orten jenseits der Meerenge von Gibraltar kommen, können, ohne den Vortheil der directen Einfuhr zu verlieren, und unter Beachtung der von der Regierung vorgeschriebenen Bedingungen einen Zwischenhafen anlaufen, um dort Ordres entgegenzunehmen, vorausgesetzt, dafs sie daselbst keine Verrichtung des Handels, des Ladens oder des Ausladens vornehmen.

»Fremde Schiffe, welche von den nämlichen Plätzen kommen, können zu derselben Begünstigung zugelassen werden, wenn sie mit, von dem belgischen Consul gehörig bescheinigten, auf den Namen belgischer Häuser lautenden Connossementen und Schiffspapieren versehen und nach belgischen Häfen bestimmt sind.

»Das Conossement kann auf Ordre lauten, vorausgesetzt, dafs der Beweis geführt wird, dafs die Ladung aus den transatlantischen

Orten für belgische Rechnung abgesandt ist, sei es als Eigenthum oder als Consignation, welche direct aus diesen Orten an ein Haus in Belgien gemacht ist.

»Für belgische Schiffe kann die Regierung das Verbot zu verkaufen, zu laden und zu entladen, modificiren.«

Mit Rücksicht auf Unsere Verordnung von dem nämlichen Tage (Bulletin officiel No. 151), nach welcher fremde Schiffe, die einen Zwischenhafen oder die Rhede desselben angelaufen sind, den Vortheil der directen Einfuhr verlieren, es sei denn erwiesen, dafs das Anlaufen in Folge höherer Gewalt hat geschehen müssen.

In der Absicht die Verfügungen dieser Verordnung vorläufig zu mildern, indem in Zukunft fremde Schiffe, welche einen Zwischenhafen oder die Rhede desselben angelaufen sind, ohne dafs sie durch Umstände höherer Gewalt dazu genöthigt waren, unter gewissen Bedingungen zu dem Vortheile der directen Einfuhr zugelassen werden sollen.

Auf den Antrag Unserer Minister der Finanzen und der auswärtigen Angelegenheiten,

haben Wir verordnet und verordnen Wir:

Art. 1. Mit Rücksicht auf §. 2. des Artikels 5. des vorgenannten Gesetzes vom 21. Juli 1844 und vorläufig bis zum 31. December 1849 können fremde Schiffe, welche von transatlantischen Ländern oder von Orten jenseits der Meerenge von Gibraltar kommen, einen Zwischenhafen anlaufen, um dort Ordres entgegenzunehmen, ohne den Vortheil der directen Einfuhr zu verlieren, und zwar unter den folgenden Bedingungen:

1. Der Aufenthalt im Zwischenhafen darf nicht drei Tage übersteigen, ausgenommen, wenn der Fall höherer Gewalt in Gemäfsheit des nachfolgenden Artikels 3. gehörig bewiesen wird.

2. Der Schiffsführer mufs bei seiner Ankunft am Bestimmungsorte der Zollbehörde ein Certificat des belgischen Consuls im Zwischenhafen, oder in Ermangelung eines solchen, des Consuls einer befreundeten Macht oder des Chefs des Zollamts daselbst, vorlegen, aus welchem die Dauer des Aufenthalts hervorgeht, und in welchem bescheinigt wird, dafs in dem betreffenden Hafen keine Entlöschung oder Beladung von Waaren oder sonst irgend welche Handelsverrichtung stattgefunden hat.

3. Es mufs nachgewiesen werden, dafs die Abladung mit der Bestimmung nach Belgien und auf den Namen eines belgischen Hau-

ses, sei es als Eigenthum, oder als direct gemachte Consignation, geschehen sei.

Zu diesem Ende müssen die Chartepartie, oder falls eine solche nicht vorhanden ist, das Manifest oder die Connossemente mit dem Visa des belgischen Consuls am Ladungsplatze, oder in Ermangelung eines solchen, des Consuls einer befreundeten Macht oder des Chefs des Zollamts daselbst versehen sein.

Der Beamte, welcher dieses Visa ausstellt, mufs von dem Schiffsführer eine schriftliche Erklärung darüber fordern, dafs er andere Schriftstücke derselben Gattung weder gezeichnet habe, noch zeichnen werde. Diese gleichfalls zu bescheinigende Erklärung mufs den Papieren beigefügt sein.

Die Beweisstücke können, aufser der Bestimmung nach einem belgischen Hafen, auch andere Märkte als eventuelle Bestimmung der Ladung bezeichnen.

Falls es dem Beamten, welcher das Visa ausstellt, bekannt ist, dafs der Schiffsführer andere Papiere besitzt, aus welchen hervorgeht, dafs die Ladung nicht direct für belgische Rechnung und mit der Bestimmung für ein Haus in Belgien abgesandt ist, so hat derselbe das Visa nur unter motivirtem Vorbehalt auszustellen, damit die Regierung bei Ankunft des Schiffes in Belgien entscheiden kann, ob Grund vorhanden ist, dasselbe zu den Vortheilen der directen Einfuhr zuzulassen.

4. Der Empfänger mufs schriftlich versichern, dafs die Ladung nicht schwimmend verkauft und vom Ladungsplatze direct an ihn abgesandt ist, sei es als Eigenthum oder als Consignation.

5. Der Schiffsführer kann dazu angehalten werden, vor dem Hauptzollbeamten am Einfuhrhafen eine Verklarung abzulegen.

Diese Verklarung, welche unabhängig von der durch den Code de Commerce vorgeschriebenen erfolgt, kann durch die nöthigenfalls eidliche Vernehmung der Mannschaft controlirt werden.

Art. 2. Wenn das Connossement auf Ordre lautet, (§. 3. des Artikels 5. des Gesetzes), so ist der Beweis darüber, dafs die Ladung von transatlantischen Orten für belgische Rechnung abgesandt sei, sei es als Eigenthum, sei es als Consignation, welche direct von diesen Orten einem belgischen Hause gemacht ist, auf die durch Art. 1. vorgeschriebene Weise zu führen.

Art. 3. Fremde Schiffe, welche von transatlantischen Ländern oder von Orten jenseits der Meerenge von Gibraltar kommen, und die einen Zwischenhafen angelaufen sind, ohne den durch die Ar-

tikel 1. und 2. festgestellten Bedingungen, zu entsprechen, sind zum Vortheil der directen Einfuhr nicht zuzulassen, es sei denn, dafs der Schiffsführer zur Zeit seiner Ankunft im Einfuhrhafen beweise, dafs das Anlaufen durch höhere Gewalt nöthig geworden sei.

Zu diesem Ende hat er dem belgischen Consul in dem Hafen, welchen er anläuft, eine besondere Verklarung abzulegen. Zufolge dieser Verklarung, welche nöthigenfalls durch irgend welche andere Beweismittel zu controliren ist, hat der Consul ein Certificat auszustellen, aus welchem die Verhältnisse hervorgehen, die das Schiff zum Anlaufen gezwungen haben.

Aus diesem Certificat mufs aufserdem hervorgehen, dafs in dem genannten Hafen keine Einladung oder Ausladung von Waaren, noch irgend eine Handelsverrichtung stattgefunden hat, ausgenommen diejenigen, welche nothwendige Folge der Thatsache der höhern Gewalt gewesen sind.

No. 5. des Artikels 1. ist auf die durch den gegenwärtigen Artikel vorgesehenen Fälle anwendbar.

Art. 4. Wer durch betrügerische Mittel den Vortheil der Verfügungen der gegenwärtigen Verordnung unrechtmäfsiger Weise erlangt hat, versucht hat zu erlangen, oder geholfen hat zu erlangen, wird nach Art. 1. des Gesetzes vom 6. März 1818 (Journal officiel No. 12) bestraft werden, unbeschadet der durch die bestehenden Gesetze angedrohten Strafen.

Art. 5. Wenn vor dem 1. Januar 1850. die durch die Artikel 1. und 2. dieser Verordnung eingeräumte Berechtigung nicht verlängert ist, so soll es den Schiffen, welche den gedachten Bestimmungen genügt haben werden, auch noch nach dem 1. Januar 1850 erlaubt sein, einen Zwischenhafen anzulaufen, ohne den Vortheil der directen Einfuhr zu verlieren, und zwar Schiffen, welche einlaufen

von jenseits der Meerenge von Gibraltar, für die Zeit von drei Monaten,

von transatlantischen Ländern diesseits des Cap Horn oder der guten Hoffnung, für die Zeit von sechs Monaten,

von jenseits dieser Vorgebirge, für die Zeit von einem Jahre.

Gegeben zu Laeken, den 11. November 1846.

Leopold.

Anmerkung. Die vorstehende Verordnung ist dazu bestimmt, eine Frage zu erledigen, welche seit dem Erlafs des Belgischen Differentialzoll-Gesetzes in den Kammern und in den Zeitungen vielfach discutirt ist.

Wenn ein Handlungshaus in Europa auf einem transatlantischen Platze Waaren bestellt, oder solche von da als Retouren für Aussendungen von europäischen Erzeugnissen erhält, oder wenn ein Haus in einem transatlantischem Platze für eigene Rechnung Waaren nach Europa sendet, so ist es in vielen Fällen von Interesse, dafs die definitive Entscheidung über den Bestimmungsort der Ladung erst erfolgt, wenn das Schiff bereits in Europa eingetroffen ist, und sich übersehen läfst, welcher der grofsen europäischen Märkte die günstigsten Chancen für den Verkauf der Ladung darbietet. Namentlich für den Handelsstand Grofsbritaniens, welches als Retouren für seine Exporte nach transatlantischen Ländern weit mehr an Kolonialwaaren erhält, als dort consumirt wird, ist es von Wichtigkeit im Augenblick der Ankunft einer zu seiner Disposition stehenden Ladung, dieselbe nach dem augenblicklich vortheilhaftesten Markte dirigiren zu können.

Diese Gründe haben das Anlaufen der aus transatlantischen Häfen kommenden Schiffe bei Cowes veranlafst. Cowes ist zu den Hauptmärkten des westlichen und nördlichen Europa so gelegen, dafs der Eigenthümer oder Consignatar einer dort angelangten Ladung ohne erheblichen Zeitverlust und ohne eine Vertheuerung der Fracht, die Ladung nach allen diesen Hauptmärkten disponiren kann.

Das Belgische Differentialzoll-Gesetz, von der Absicht ausgehend, den directen Verkehr Belgiens mit transatlantischen Ländern zu befördern, wollte die Begünstigungen, welche den directen Einfuhren aus solchen Ländern zugestanden wurden, nur auf solche Ladungen anwenden, welche schon am Verschiffungsorte für Rechnung oder an die Ordre eines Belgischen Hauses verladen waren, also nicht auf diejenigen Ladungen, welche, für Rechnung oder an die Ordre eines Hauses in Grofsbritanien oder in einem andern Lande verladen, erst von Cowes aus, sei es in Folge eines Verkaufs der schwimmenden Ladung, sei es in Folge einer von dem Europäischen Correspondenten des Eigenthümers getroffenen Disposition, nach Belgien dirigirt würden. Um zu verhindern, dafs nicht dennoch Ladungen der letztern Art, unter Umgehung des Gesetzes, für Ladungen der erstern Art ausgegeben würden und sodann an den Begünstigungen der directen Einfuhr Theil nähmen, erkannte man als die geeignetste Maafsregel, von jenen Begünstigungen die Ladungen aller derjenigen Schiffe auszuschliefsen, welche einen Zwischenhafen (Cowes) angelaufen seien. Durch eine solche Maafsregel würde jedoch der belgische Eigenthümer oder Consignatar einer aus transatlantischen Ländern kommenden Ladung in die Nothwendigkeit versetzt worden sein, entweder auf die Begünstigung der directen Einfuhr für diese Ladung, oder auf die Möglichkeit zu verzichten, über dieselbe, je nach den Conjuncturen, für einen andern als einen Belgischem Markt zu disponiren, und man wählte daher in dem in den Eingang der vorstehenden Verordnung wörtlich aufgenommenen Artikel 5. des Differentialzoll-Gesetzes den Mittelweg, Belgischen Schiffen das Anlaufen in Cowes zu gestatten, ohne dafs dadurch ihre Ladung der Begünstigungen der direkten Einfuhr verlustig ging, und es dem Ermessen des Gouvernements anheimzustellen, ob und unter welchen Maafsgaben fremden Schiffen die gleiche Erlaubnifs zu ertheilen sei. Man ging hierbei von dem Gesichtspunkte aus, dafs die geringe Stärke der Belgischen Handels-Marine und die enge Verbindung derselben mit dem Belgischen Handel dafür Gewähr leiste, dafs das Anlaufen in Cowes nicht zu dem Zwecke erfolge, um einer Ladung, welche auf die Begünstigung der directen Einfuhr keinen Anspruch habe, den Schein eines solchen Anspruchs zu verschaffen, während bei fremden Schiffen noch andere Garantien gegen eine Umgehung des Gesetzes erforderlich seien.

Mittelst der vorstehenden Verordnung nun hat das Belgische Gouvernement von der ihm im Art. 5. des Differentialzoll-Gesetzes ertheilten Befugnifs Gebrauch gemacht, und die Bedingungen festgestellt, unter welchen die Ladungen fremder Schiffe, welche einen Zwischenhafen angelaufen sind, auf die der directen Einfuhr zustehenden Begünstigungen Anspruch haben.

Gesetz über die Ein- und Ausfuhr von Getreide, Hülsenfrüchten u. s. w.

Durch ein Gesetz vom 22. November 1846 sind die Bestimmungen des Gesetzes vom 24. September 1845, durch welche

1. die zollfreie Einfuhr von Weizen, Roggen, Gerste, Buchweizen, Mais, Bohnen, Wicken, Erbsen, Hafer, Kartoffel- und anderm Stärkemehl, Kartoffeln und Reis gestattet und
2. das Gouvernement ermächtigt war, Mehl, Grütze, Schlachtvieh und alle andern vorstehend nicht genannten Lebensmittel zollfrei zuzulassen*),
3. die Ausfuhr von Weizen, Roggen, Gerste, Buchweizen, Bohnen, Wicken, Erbsen, Hafer, Kartoffelmehl, Kartoffeln verboten, und
4. das Gouvernement ermächtigt war, die Ausfuhr von Mehl, Kleie, Brot, Zwieback und Grütze zu untersagen,

bis zum 1. October 1847, jedoch mit der Mafsgabe verlängert, dafs das Gouvernement befugt ist, die auf die Ausfuhr bezüglichen Bestimmungen schon vor dem 1. October 1847 aufser Kraft treten zu lassen, ingleichen die Wirksamkeit des Gesetzes, ganz oder theilweise, bis zum 1. December 1847 auszudehnen.

*) Das Gouvernement hat von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht, und durch eine Verordnung vom 30. November 1846 die zollfreie Einlassung von Mehl aus aufsereuropäischen Ländern und von Grütze aller Art angeordnet.

FRANKREICH.

Verordnung betreffend mehre Modificationen des Zolltarifs.

LOUIS PHILIPP, König der Franzosen, haben verordnet und verordnen was folgt:

Art. 1. Die Zoll-Abgaben für die nachstehend benannten Gegenstände werden in folgender Weise bestimmt, resp. abgeändert:

§. 1. beim Eingang:	Verzollungs-Maafsstab.	Bei der Einfuhr		früherer Zollsatz bei der Einfuhr	
		in nationalen Schiffen.	in fremd. Schiffen und zu Lande.	in nationalen Schiffen.	in fremd. Schiffen und zu Lande.
	Kilgr.				
Knoppern	100	1.00	3.00	3.00	3.30
Wohlriechende Hölzer, nicht besonders genannt (d. h. mit Ausnahme von Sassafras und Cedrel).					
1. aus aufsereuropäischen Ländern	„	15.00	35.00	25.00	35.00
2. aus Entrepots	„	30.00		30.00	
Rothes Sandelholz und Farbhölzer nicht besonders genannt:					
1. aus französischen Colonien und vom Senegal	„	0.10		0.80	
2. von der östlichen Küste Afrikas	„	0.40		0.80	
3. aus andern aufsereuropäischen Ländern	„	1.50	6.00	1.50	6.00
4. aus Entrepots	„	3.00		3.00	
Kobalterz	„	0.10	0.11	5.00	5.50
Kobaltoxyd und Kobaltsalze	„	0.50	0.55	17.00	18.70
Blaue Farbe	„	30.00	33.00	30.00	33.00
Schmalte wird nach der Gattung als Email, als Glasfluſs oder als blaue Farbe besteuert.					
Cochenille aus aufsereuropäischen Ländern	1	0.50	1.50	0.75	1.50
Seilerwaaren aus Fäden der Aloe, Agave und sonst nicht besonders genannt	100	25.00	27.50	*)	
China-Rinde:					
1. aus Ländern jenseit des Cap Horn	„	1.00		15.00	
2. aus andern aufsereuropäischen Ländern	„	30.00	60.00	50.00	100.00
3. aus Entrepots	„	40.00		50.00	
Krappwurzeln, getrocknet	„	10.00	12.00	12.00	13.20
Beeren zu Drechslerarbeiten:					
1. aus aufsereuropäischen Ländern	„	1.00	6.00	12.00	13.20
2. anderwärts her	„	3.00			
Herbe de Schoenanthe:					
1. aus aufsereuropäischen Ländern	„	20.00	33.00	41.00	45.10
2. anderwärts her	„	30.00			

*) Diese Waaren waren bisher im Tarif nicht benannt.

	Verzollungs-Maafsstab.	Bei der Einfuhr		früherer Zollsatz bei der Einfuhr	
		in nationalen Schiffen.	in fremd. Schiffen und zu Lande.	in nationalen Schiffen.	in fremd. Schiffen und zu Lande.
Marmor:	Kilgr.				
1. weifser, für Bildhauer-Arbeiten, gelber und Serpentin					
in Blöcken	100	9.00	11.00	10.00	11.00
in Platten von 16 Centimètres oder mehr Stärke	„	9.00	11.00	10.00	11.00
in Platten von weniger als 16, und mehr als 3 Centimètres Stärke	„	15.00	16.50	15.00	16.50
in Platten von 3 Centimètres und weniger	„	22.00	24.20	22.00	24.20
2. weifser, nicht für Bildhauer-Arbeiten, weifser mit bunten Adern und gelber					
in Blöcken	„	4.00	5.50	5.00	5.50
in Platten v. 16 Cmt. od. mehr Stärke	„	4.00	5.50	5.00	5.50
v. weniger als 16 u. mehr als 3 Cmt. Stärke	„	8.00	9.90	9.00	9.90
v. 3 Cmt. u. weniger	„	12.00	14.80	13.00	14.80
3. anderer in Blöcken	„	2.00	2.70	2.50	2.70
in Platten v. 16 Cmt. od. mehr Stärke	„	2.00	2.70	2.50	2.70
v. weniger als 16 u. mehr als 3 Cmt. Stärke	„	3.00	3.70	3.40	3.70
v. 3 Cmt. u. weniger	„	4.00	5.50	5.00	5.50
Salpeter *)					
1. von Ländern jenseit des Cap Horn und des Cap der guten Hoffnung	„	1.00		15.00	
2. aus andern aufsereuropäischen Länd.	„	7.50	25.00	15.00	25.00
3. aus Entrepots	„	20.00		20.00	
Colcothar	„	2.00	2.20	10.00	11.00
Bolus und Siegelerde	„			9.00	9.90
Sandsteine zum Pflastern	„	0.01		0.10	
Kopal, Dammar und andere nicht besonders genannte aufsereuropäische Harze					
1. aus Indien u. d. Westküste v. Afrika	„	1.00		2.80	
2. aus andern aufsereuropäischen Länd.	„	8.00	30.00	8.00	11.40
3. anderwärts her	„	20.00		8.00	
Sumach und Fisetholz, Rinden, Blätter, Zweige	„	0.10	1.10	1.00	1.10
Kreuznacher Bittersalz	„	30.00	33.00		
§. 2. beim Ausgang:					
Sandsteine zum Pflastern	„	0.01	0.01	0.05	0.05

Art. 2. Polirter Marmor, Marmor-Arbeiten und gufseiserne Schienenlager werden aus Corsica unter den im Art. 7. des Gesetzes vom 6. Mai 1841 vorgeschriebenen Bedingungen, über die Zollämter zu Arles und Bouc, sowie über die andern Zollämter, über welche

*) Die neuen Zollsätze für Salpeter treten erst mit dem 1. März 1847 in Kraft.

der zollfreie Eingang korsischer Produkte stattfinden kann, zollfrei eingelassen.

Art. 3. Aufser in dem im Art. 17. des Gesetzes vom 9. Februar 1832 genannten Häfen*), können auch in dem Hafen von Rouen Waaren aller Art, deren Einfuhr verboten ist, zum Entrepot gebracht werden.

Gegeben in St. Cloud, den 21. November 1846.

Louis Philipp.

Anmerkung. Der Hauptzweck der vorstehenden Verordnung geht dahin, durch Ermäfsigung der Eingangs-Abgaben für die unter französischer Flagge erfolgenden Einfuhren, diese Flagge noch mehr als bisher zu begünstigen.

Quarantaine gegen die Türkei.

Nach einer Verfügung des Ministers des Ackerbaus und Handels sollen Kriegs- und Handels-Schiffe, welche mit reinen Gesundheits-Pässen aus einem Hafen der Europäischen oder Asiatischen Türkei, Syrien und Aegypten ausgeschlossen, in einen französischen Hafen einlaufen, fortan nur einer Observations-Quarantaine von drei Tagen unterworfen werden. Es soll jedoch kein aus jenen Häfen kommendes Schiff eher zur freien Praktika zugelassen werden, bevor nicht, seitdem es einen solchen Hafen verlassen, und einschliefslich der drei Quarantaine-Tage, mindestens zwölf Tage verflossen sind, ohne dafs ein verdächtiger Krankheitsfall an Bord vorgekommen ist.

HAMBURG.

Reglement der Usanzen beim Hamburger Getreidehandel.

Beschlossen in der Versammlung E. Ehrb. Kaufmanns
am 31. October 1846.

I. Usanzen beim Getreidehandel auf auswärtige Lieferung.

Quantum.

§. 1. Wenn der Angabe des Quantums das Wort »circa« beigefügt ist, so bedeutet dies 5 Proc. mehr oder weniger zu Gunsten

*) Es sind dies die Häfen von Marseille, Cette, Bayonne, la Rochelle, Nantes, St. Servan, St. Malo, Havre, Boulogne, Dunkerque, St. Valéry-sur-Somme.

des Käufers, und wird das Quantum in diesem Falle durch die Gröfse der zur Einnahme vom Käufer engagirten Schiffsräumte bestimmt. Diese Clausel gilt auch dann noch zu Gunsten des Käufers, wenn die Schiffsräumte eine gröfsere Differenz von 5 Proc. ausweisen, so dafs Käufer und Verkäufer sich nur über die fernere Abweichung zu verständigen haben; es liegt darin jedoch keine Verpflichtung des Verkäufers, das Quantum zu liefern, welches das 5 Proc. übersteigende Plus der Schiffsräumte erfordert, oder das Quantum zu behalten, welches durch das über 5 Proc. hinausgehende Minus der Schiffsräumte zurückbleibt.

§. 2. Wenn bei Ablauf der freien Lagerungszeit noch kein Schiff zur Abnahme gefrachtet und aufgegeben ist, so kommt die in §. 1 gedachte Bedeutung des »circa« nicht weiter in Betracht, und ist der Handel auf das erwähnte Quantum als fest geschlossen anzusehen.

§. 3. Wenn statt »circa« »von — bis —« festgesetzt ist, so gilt dies ebenfalls zu Gunsten des Käufers, und wird das Quantum innerhalb dieser Gränzen durch die Gröfse der zur Einnahme vom Käufer engagirten Schiffsräumte bestimmt. — Wenn bei Ablauf der freien Lagerungszeit noch kein Schiff zur Abnahme gefrachtet und aufgegeben ist, so gilt das mittlere Quantum.

Maafse.

§. 4. An den Orten, wo es beeidigte Messer giebt, hat der Käufer das Recht, zu verlangen, dafs durch diese gemessen werde. — In solchen Fällen, wo nicht durch beeidigte Messer gemessen wird, man aber von der Ortsbehörde ein von der Regierung eingesetztes Maafs erhalten kann, mufs der Ablader dasselbe, auf Verlangen des Käufers, dem Schiffer an Bord geben, und ihn auffordern, die Maafse damit zu untersuchen; ist der Schiffer hierzu in der Chartepartie nicht verpflichtet worden und weigert sich dessen, so ist der Verkäufer dieserhalb nicht verantwortlich.

Wenn der Käufer bei Ertheilung der Ablade-Ordre es verlangt, ist der Verkäufer verpflichtet, ein Attest über die Richtigkeit der Maafse beizubringen, welches von den Messern oder denen, welche die Maafse beaufsichtigt haben, unter Erbietung der eidlichen Erhärtung ausgestellt ist.

Qualität.

§. 5. Der Verkäufer ist (falls die Ablieferung nicht unter Aufsicht des Käufers oder eines Bevollmächtigten desselben geschehen

ist) verpflichtet, eine von dem Schiffer und einem der Schiffsmannschaft in Gemeinschaft mit dem Ablader genommene General-Probe der Ladung nach Verlangen des Käufers in einem bis drei Exemplaren, zu liefern. Jede solche Probe mufs mindestens drei Pfund wiegen, in einem guten, dicht genähten Beutel, dessen Nähte innerhalb befindlich sind, verpackt, fest zugebunden, mit einem Kreuzband fest zusammengeschnürt, und von dem Schiffer am Bord versiegelt werden.

Die Abladungsprobe mufs von einem Atteste, unterschrieben von dem Schiffer, einem der Schiffsmannschaft und dem Ablader, begleitet sein, worauf die Siegel des Schiffers und des Abladers befindlich, und worin erklärt wird, dafs es eine von ihnen successive aus der Ladung genommene General-Probe sei, und dafs erstere auf etwaiges Verlangen zur eidlichen Bestätigung darüber bereit seien.

Sollte etwa der Schiffer sich weigern, die Probe in vorgedachter Weise zu nehmen, so mufs der Ablader Protest erheben und eine durch einen Notar beglaubigte und versiegelte General-Probe einsenden. Die aus dem Proteste entstehenden Kosten treffen den Käufer.

§. 6. Die Abladungsprobe mufs mit der ersten Güter-Post an den Verkäufer eingesandt, und von diesem am Tage, wo er solche empfängt, dem Käufer kostenfrei eingeliefert werden. Sollte die Einlieferung an demselben Tage nicht geschehen können, so mufs solches jedenfalls an dem darauf folgenden Tage (Sonntage und Feiertage nicht gerechnet) geschehen.

§. 7. Der Käufer hat das Recht, die Abladungsprobe durch den Makler, welcher das Geschäft geschlossen, eröffnen und untersuchen zu lassen, wenn der Verkäufer bei Ueberlieferung derselben nicht die schriftliche Anzeige macht, dafs er bei der Eröffnung entweder persönlich zugegen sein, oder sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen will. Die Probe mufs innerhalb 24 Stunden (Sonntage und Feiertage nicht gerechnet) nach Empfang eröffnet werden. — Glaubt der Käufer auf die Abladungsprobe Ansprüche an den Verkäufer begründen zu können, so mufs der Makler die Probe sogleich wieder versiegeln, mit einem schriftlichen Attest über den Befund versehen und bis zur weiteren Untersuchung und Entscheidung zu sich nehmen, wovon dann dem Verkäufer sofort die Anzeige gemacht werden mufs.

§. 8. Die Abladungsprobe liefert den Beweis über Beschaffenheit, Qualität und Gewicht der Ladung, wenn die in §§. 5 und 7 enthaltenen Vorschriften dabei beobachtet sind. Etwaige kleine Abweichungen von diesen Vorschriften sind schiedsrichterlicher Beurthei-

lung (s. §. 10) zu unterwerfen. — Dem Käufer bleibt jedoch der Beweis, dafs eine falsche Abladungsprobe eingeliefert sei, vorbehalten.

§. 9. Die Ermittelung des Gewichts ist nach den auf dem Commerz-Comtoir befindlichen Normalwaagen und dem betreffenden Reglement vom 1. Juli 1844 zu bewerkstelligen; und ist der Makler, welcher das Geschäft geschlossen hat, berechtigt, diese Untersuchung sofort nach geschehener Anzeige an den Verkäufer, wann solche stattfinden soll, vorzunehmen.

Wenn beim Handel verschiedene Gewichte zu demselben Preise bedungen sind, so gilt das Durchschnitts-Gewicht, z. B. bei 80/81: 80½, bei 80/82: 81 u. s. w.

§. 10. Etwaige Abweichungen vom Contracte in Qualität und Gewichte werden durch von beiden Parteien erwählte und genehmigte Sachverständige taxirt. In Fällen, wo die Parteien sich über die Wahl von Schiedsrichtern nicht einigen können, haben sie die Commerz-Deputation um Ernennung desselben zu ersuchen. Wenn die Schiedsrichter sich nicht einigen können, so erwählen sie einen Obmann. In Fällen, wo die Schiedsrichter sich über die Wahl eines Obmannes nicht verständigen können, haben sie die Commerz-Deputation um Ernennung eines Obmannes zu ersuchen. — Der Obmann darf die Gränzen der von den Schiedsrichtern ausgesprochenen Vergütung nicht überschreiten.

§. 11. Zeigt die Abladungsprobe eine Abweichung von der Kaufprobe, oder von den Bedingungen des Handels, so wird der Unterschied, wie im §. 10 bestimmt, ermittelt, und die von den Schiedsrichtern festgestellte Differenz im Werthe nach folgender Tabelle regulirt:

Eine einfache Vergütung findet statt, bei

Einkaufspreis									Differenz		
per Last			bis	20	Thlr.	Bco.	incl.		1	Thlr.	Bco.
	über	20	»	40	»	»	»		2	»	»
	»	40	»	80	»	»	»		3	»	»
	»	80	»	120	»	»	»		4	»	»
	»	120	»	150	»	»	»		5	»	»
	»	150	»	180	»	»	»		6	»	»
	»	180	»	210	»	»	»		7	»	»

und weiter in demselben Verhältnisse.

Bei gröfseren Differenzen mufs der Verkäufer den Surplus doppelt vergüten. (Wenn z. B. bei 20 Thlr. Bco. pr. Last Einkaufspreis 2 Thlr. Bco. pr. Last Differenz entschieden wird, so sind 1 Thlr.

Differenz einfach, der Surplus von 1 Thlr. doppelt, im Ganzen also 3 Thlr. Bco. pr. Last zu vergüten; — wenn bei 130 Thlr. Bco. pr. Last Einkaufspreis 9 Thlr. Bco. pr. Last Differenz entschieden wird, so sind 5 Thlr. Differenz einfach und der Surplus von 4 Thlr. doppelt, im Ganzen also 13 Thlr. Bco. pr. Last zu vergüten, u. s. w.)

Lieferung.

§. 12. »Frei an Bord« ist immer gleichbedeutend mit »frei in See« und heifst so viel, dafs die Waare frei von allen Kosten in das zur Ladung bestimmte Schiff geliefert werden mufs; also alle die Ladung, bis in See, treffenden Kosten, vom Verkäufer getragen werden müssen. Wenn jedoch der Käufer ein gröfseres Schiff, als das in einer Schlufsnote zu einer Ladung bestimmte Quantum erfordert, sendet, so treffen diesen alle daraus erweislich hervorgehenden gröfseren Kosten und Nachtheile.

§. 13. Die Garnir-Matten (oder in Ermangelung derselben eine andere zweckmäfsige Garnirung im Schiffe) ist der Verkäufer verpflichtet, auf Verlangen des Käufers, für des Letzteren Rechnung zu besorgen.

§. 14. Was auf Frühjahrslieferung verkauft wird, mufs am 15. März disponibel sein.

§. 15. Wenn die Schiffahrt im Frühjahre am Abladeplatze nicht 14 Tage vor dem stipulirten Abnahme-Termin wieder eröffnet ist, so wird derselbe bis 14 Tage nach dort wieder hergestellter Schiffahrt ausgedehnt.

§. 16. Während der Zeit, dafs die Waare disponibel sein mufs, hat der Käufer das Recht, einen Auslieferungsschein zu verlangen. Der Verkäufer ist dagegen berechtigt, in dem Auslieferungsschein zu bestimmen, dafs die Connossemente »an Ordre« gestellt und ihm eingesandt werden. Verlangt aber der Käufer einen reinen Auslieferungsschein, so ist er verpflichtet, beim Empfang desselben, die Waare entweder dem Verkäufer zu bezahlen, oder den Betrag bis zur geschehenen Lieferung zu deponiren.

§. 17. Wenn der Käufer die Waare am Abladeorte nicht empfangen lassen will, so ist der Verkäufer verpflichtet, die Abladung derselben, so wie die Ausstellung der Connossemente, nach Vorschrift des Käufers, besorgen zu lassen, und demselben gegen contractmäfsige Leistung abseiten des Käufers, sämmtliche Connossemente zu liefern, entweder alle an ihn indossirt, oder Eins davon in blanco indossirt. — Verlangt der Käufer, dafs die Connossemente an seine oder fremde

Ordre gestellt werden sollen, so ist der Verkäufer berechtigt, die Deponirung des Betrages bis zur Lieferung der Connossemente zu verlangen. — Die Connossemente müssen mit der ersten nach Unterzeichnung derselben abgehenden Briefpost hierher gesandt werden.

§. 18. Wenn der Verkäufer die Waare auf Ordre des Käufers hat abladen lassen, so darf solche wegen nicht contractgemäfser Beschaffenheit nicht aufgeschossen werden, sondern tritt in diesem Falle die im §. 11 bestimmte Vergütung ein.

Empfang.

§. 19. Will der Käufer die Waare empfangen lassen, und findet der Empfänger die zur Lieferung offerirte Waare contractwidrig, so steht es dem Ablieferer frei, sogleich andere disponible Parteien zur Lieferung zu offeriren. Wird keine derselben contractgemäfs befunden, und erbietet der Ablieferer sich, die Waare durch Bearbeitung in contractgemäfsen Zustand setzen zu lassen, so sind ihm dazu 2 bis 3 Tage für ein Quantum bis 50 Last, für gröfsere Quanta verhältnifsmäfsig mehr, dazu gestattet. Wird die alsdann zur Lieferung offerirte Partei noch nicht contractgemäfs befunden, so mufs der Empfänger in Gemeinschaft mit dem Ablader eine Probe davon nehmen. Diese Probe mufs mindestens drei Pfund wiegen, in einem guten dicht genähten Beutel, dessen Näthe innerhalb befindlich sind, verpackt, fest zugebunden, mit einem Kreuzbande fest zusammengeschnürt, und von dem Empfänger und Ablader versiegelt werden. Die Richtigkeit der Probe mufs aufserdem durch einen in derselben liegenden Schein, welcher von dem Empfänger und dem Ablader unterschrieben ist, bestätigt werden. Diese Probe ist von dem Empfänger dem hiesigen Käufer mit erster Güterpost einzusenden. Wenn der Ablader sich dieser Procedur widersetzt, so gilt dies als eine Erklärung, dafs er nicht contractgemäfs liefern kann. In diesem Falle mufs der Empfänger gegen den Ablader Protest machen lassen. Wenn die Waare als contractgemäfs anerkannt und empfangen ist, so befreit dies den Verkäufer von der Verpflichtung, eine Abladungsprobe zu liefern.

§. 20. Nach Ankunft der Proben aus dem Stücke hat der Käufer dem Verkäufer hiervon sofort Anzeige zu machen, und haben dann die Parteien baldmöglichst Sachverständige, wie in §. 10 bestimmt, zu ernennen, denen die Probe unentsiegelt zu übergeben ist. Diese haben dann zu entscheiden, ob die Waare contractgemäfs ist, und wo nicht, den Unterschied zu taxiren.

Beträgt dieser Unterschied nicht über
1 Thlr. Bco. pr. Last bei einem Einkaufspreise bis 50 Thlr. Bco. incl. pr. Last,
2 » » » » » » von über 50—100 Thlr. Bco. »
3 » » » » » » » » 100—150 » » »
4 » » » » » » » » 150 Thlr. Bco.
so mufs die Waare zwar empfangen, aber die Differenz mufs doppelt vergütet werden. Ist der Unterschied gröfser, dann hat der Käufer das Recht, die Waare gegen einfache Vergütung der taxirten Differenz entgegen zu nehmen, oder dieselbe aufzuschiefsen, unter Vorbehalt seiner Entschädigungs-Ansprüche wegen der aus Nicht-Erfüllung des Contracts ihm erweislich entstehenden Schäden, wozu namentlich auch der aus einer bereits stattgefundenen Schiffsbefrachtung entstandene Schaden zu rechnen ist.

Lagerkosten.

§. 21. Die Lagerkosten werden pr. Monat gerechnet. Beträgt die Zeit bis 7 Tage, so ist für einen Viertel-Monat, bis 14 Tage für einen halben Monat, über 14 Tage für einen ganzen Monat zu bezahlen.

§. 22. Meldet sich der Schiffer zeitig genug, um vor Ablauf des freien Lagerungstermines noch beladen werden zu können, so darf der Ablader keine Lagerungskosten berechnen.

Risico.

§. 23. Vom Abschlusse des Handels bis zu dem letzten in der Schlufsnote bestimmten Abnahme-Termin ist jede Gefahr, welche der Waare vor ihrem Empfange zustofsen könnte, für Rechnung des Verkäufers; jedoch bei Feuerschäden wird in solchen Fällen, wo der Verkäufer die Lagerstelle aufgegeben hat, und der Zeitpunkt, von dem an die beim Handel festgestellte Vergütung für Feuer-Assecuranz anfängt, bereits eingetreten ist, vom Verkäufer der Schaden lediglich nach dem Marktpreise am Tage des Unglücks vergütet.

§. 24. Wenn der Empfang über die zur Abnahme stipulirte Zeit hinaus, verzögert wird, so treffen die daraus erweislich entstehenden Nachtheile und Schäden den Käufer; nachdem der Verkäufer demselben 14 Tage vorher eine genaue Aufgabe, wo die Waare lagert, gemacht hat.

§. 25. Wenn die Lagerungszeit nicht limitirt ist, so steht dem Verkäufer frei, zum Empfange zu kündigen, und mufs der Käufer dann innerhalb drei Monaten vom Tage der Kündigung an, abneh-

men. Jedoch steht es dem Käufer frei, vom 1. August bis ultimo Februar inclusive die Annahme der Kündigung zu verweigern.

§. 26. Bei der Abladung ist der Käufer verpflichtet, die Leichter-Gefahr in an den Plätzen gewöhnlich üblichen Leichter-Fahrzeugen in seine Versicherung einzuschliefsen; sonstigen Risico hierbei trägt der Verkäufer.

II. Usanzen beim Getreidehandel auf Lieferung hierher.

Quantum.

§. 1. Wenn der Angabe des Quantums das Wort »circa« beigefügt ist, so bedeutet dies 3 Proc. mehr oder 3 Proc. weniger, und gilt solches zu Gunsten des Verkäufers. Die Angabe »von — bis —« (z. B. 40 à 50 Last) besagt mindestens das kleinere, höchstens das gröfsere Quantum, und gilt ebenfalls zu Gunsten des Verkäufers.

§. 2. Wenn ein festes Quantum verkauft, und die entsprechende Maafse abgeladen worden ist, so mufs der Käufer solche, mit der sich ergebenden Uebermaafse oder Untermaafse empfangen, jedoch nicht über 2 Proc. mehr oder 2 Proc. weniger, als beim Handel bestimmt ist. Im Fall die Untermaafse jene Gränzen übersteigt, mufs der Verkäufer auf Verlangen des Käufers entweder das fehlende Quantum in entsprechender Qualität, in einer vom Käufer gestatteten Frist liefern, oder den etwaigen Unterschied zwischen Kaufpreis und höherm Marktpreis vergüten, und der Käufer damit zufrieden sein.

§. 3. Wenn das verkaufte Quantum in verschiedenen Fahrzeugen abgeladen ist, wird die Maafse jeder einzelnen Partei, wie oben bemerkt, regulirt.

Maafse.

§. 4. In allen Fällen, wo »per Last« verkauft ist, gilt die Last von 60 Fafs, neue Hamburger Maafse, durch beeidigte Messer gemessen.

Qualität.

§. 5. Wird die Waare nicht contractmäfsig befunden, so werden etwaige Abweichungen vom Contracte in Qualität und Gewicht durch von beiden Parteien erwählte und genehmigte Sachverständige taxirt, welche entweder selbst Probe nehmen oder durch Umsteeher nehmen lassen. In Fällen, wo die Parteien sich über die Wahl von Schiedsrichtern nicht einigen können, haben sie die Commerz-Deputation um Ernennung derselben zu ersuchen. Wenn die Schiedsrich-

ter sich nicht einigen können, so erwählen sie einen Obmann. In Fällen, wo die Schiedsrichter sich über die Wahl eines Obmannes nicht verständigen können, haben sie die Commerz-Deputation um Ernennung eines Obmannes zu ersuchen. — Der Obmann darf die Gränzen der von den Schiedsrichtern ausgesprochenen Vergütung nicht überschreiten.

§. 6. Die Ermittelung des Gewichts ist nach den auf dem Commerz-Comtoir befindlichen Normalwaagen und dem betreffenden Reglement vom 1. Juli 1844 zu bewerkstelligen. — Wenn beim Handel verschiedene Gewichte zu demselben Preise bedungen sind, so gilt das Durchschnittsgewicht, z. B. bei 129/30 Pfd.: 129½ Pfd.; bei 130/32 Pfd.: 131 Pfd. u. s. w.

§. 7. Ist das verkaufte Quantum aus mehreren Fahrzeugen zu liefern, so wird jeder Theil für sich behandelt.

Lieferung.

§. 8. Wenn unter der Bedingung, »per Frühjahr abzuladen,« verkauft ist, so mufs die Waare innerhalb 14 Tagen, nach am Abladeplatz erweislich völlig hergestellter Schiffahrt verladen werden. Die Abladung darf jedoch nicht vor dem 15. Februar geschehen, und kann jedenfalls bis zum 15. März hinausgeschoben werden.

§. 9. Wenn verkauft ist, »prompt abzuladen,« so mufs die Waare innerhalb 14 Tagen, nachdem die per Post gemachte Verkaufs-Anzeige am Abladungsplatze eintreffen kann, verladen werden.

§. 10. Alle Strom-Abladungen müssen in, zur Zeit der Verschiffung dem Wasserstande angemessenen Ladungen beschafft werden.

§. 11. Die Lieferung hier mufs in solchen Fahrzeugen geschehen, in welchen das Messen zulässig ist, und nach und an den Orten, welche vom Käufer aufgegeben werden, aber immer nur innerhalb der Stadt und der Bäume, und wohin in gewöhnlichen Schuten zu liefern möglich ist.

§. 12. In Fällen, wo die Art der Fahrzeuge, aus denen geliefert wird, einen gröfseren Traglohn, als den aus gewöhnlichen Schuten verursacht, wird der Unterschied des Traglohns vom Verkäufer dem Käufer vergütet.

Empfang.

§. 13. Jede auf Lieferung hierher verkaufte Partei Getreide, sie mag durch Aufgabe des Schiffers oder sonst näher bestimmt sein,

oder auch nicht, mufs jedenfalls empfangen werden, jedoch eventuell unter folgenden Bedingungen:

Fällt die Waare nicht contractmäfsig aus, so steht es in des Käufers Wahl, dieselbe mit der taxirten einfachen Vergütung zu acceptiren, oder zu verlangen, dafs ihm sofort, oder am nächsten Arbeitstage, contractmäfsige Waare angewiesen werde. — Wenn der Verkäufer in dieser Frist contractmäfsige Waare nicht angewiesen hat, so mufs derselbe die zuerst offerirte Waare liefern, und der Käufer sie empfangen. Die etwaige Abweichung vom Contract wird nach Anleitung der §§. 5, 6 und 7 ermittelt. Beträgt sodann die taxirte Differenz über 1 Thlr. Court. pr. Last, so mufs der Verkäufer den Surplus doppelt vergüten. (Wenn also z. B. die Differenz auf 3 Thlr. pr. Last entschieden wird, ist die Vergütung 5 Thlr., bei einer auf 4 Thlr. taxirten Differenz 7 Thlr. u. s. w.)

§. 14. Sobald das verkaufte Quantum angekommen, mufs der Verkäufer es ohne Aufenthalt, Wetter dienend, in lieferbaren Zustand bringen, und dann sogleich dem Käufer davon Anzeige machen. — Der Käufer mufs folgenden Tags Probe nehmen lassen, und bis 1 Uhr Mittags dem Verkäufer Erklärung über den Befund ertheilen. Wenn bis dahin keine Anzeige gemacht, ist die Waare als acceptirt anzusehen.

§. 15. Wenn der Empfang vom Käufer am Tage vorher bestellt und diese Bestellung angenommen worden, so mufs das Getreide, Wetter dienend, zur bestimmten Zeit zur Lieferung vorgelegt werden; widrigenfalls mufs der Verkäufer die aus der Verzögerung entstandenen Kosten tragen.

Das zur bestellten Zeit an Ort und Stelle gelieferte Getreide mufs, in Ordnung gehend, empfangen werden, (nöthigenfalls unter einem der Kornschauer); widrigenfalls mufs der Käufer die aus der Verzögerung entstandenen Kosten tragen.

§. 16. Im Falle die zum Empfang bestellte, und zu dem Behufe vorgelegte Waare vom Käufer nicht contractmäfsig befunden wird, steht es dem Verkäufer frei, solche vor der Ablieferung einmal umstechen zu lassen, und tritt eventuell sodann die Regulirung nach §. 13 ein.

§. 17. Die Empfangzeit beginnt mit dem Tage der Anzeige, dafs die ganze gekaufte Partei disponibel sei, und dauert 10 Tage. — Wird der Empfang länger verschoben, so treffen den Käufer alle daraus entstehenden Nachtheile und Kosten, nachdem der Verkäufer ihn vorher darauf aufmerksam gemacht hat.

Wenn mit dem Empfang begonnen ist, so mufs damit möglichst rasch fortgefahren werden; wird der Empfang aber länger als einen Tag unterbrochen, während der Verkäufer zur Lieferung bereit ist, so hat dieser das Recht, selbst innerhalb der Empfangzeit für den empfangenen Theil Zahlung zu verlangen.

Risico.

§. 18. Wird der Verkäufer durch einen die verkaufte Waare erweislich treffenden Unglücksfall an der Lieferung des ganzen Quantums, oder eines Theils desselben verhindert, so mufs der Verkäufer dem Käufer den etwaigen Unterschied zwischen dem Kaufpreise und höherm Marktpreise für das nicht gelieferte Quantum vergüten. Der sonst zur Lieferung vorhandene Theil mufs geliefert und empfangen werden.

III. Usanzen beim Getreidehandel am Platze.

Quantum.

§. 1. Bei Verkäufen aus Fahrzeugen giebt der Verkäufer das ihm bekannte Quantum auf und der Käufer mufs nehmen, was das Fahrzeug enthält.

Bei Verkäufen vom Boden giebt der Verkäufer ebenfalls das Quantum an, und der Käufer mufs empfangen, was die Partei ergiebt; jedoch darf die Ausmaafse nicht über 2 Proc. mehr, und nicht über 3 Proc. weniger betragen, als das angegebene und verkaufte Quantum. — Was über 2 Proc. mehr vorhanden, darf der Käufer zurückweisen, und der Verkäufer solches auch zurückhalten. Im Fall die Unter- oder Wenigermaafse 3 Proc. übersteigt, mufs auf Verlangen des Käufers der Verkäufer den Rest entweder sogleich anderweitig liefern, oder, nach seiner Wahl, den etwaigen Unterschied zwischen Kaufpreis und höherem Marktpreis, für das über 3 Proc. hinausgehende Minus, dem Käufer vergüten.

Maafse.

§. 2. In allen Fällen, wo »per Last« verkauft ist, gilt die Last von 60 Fafs neue Hamburger Maafse, durch beeidigte Messer gemessen.

Qualität.

§. 3. Die Qualität und das Gewicht ist durch die vom Käufer aus dem Sacke zu nehmende Probe zu untersuchen, und die Waare

als acceptirt zu betrachten, wenn der Käufer nicht bis zum Tage nach Abschlufs des Handels (Sonntage und Feiertage nicht gerechnet), vor 1 Uhr Mittags, dem Verkäufer die Anzeige macht, dafs er sie nicht contractmäfsig befunden.

In streitigen Fällen haben gute Männer über Grund oder Ungrund der Ausstellung zu entscheiden, und sollte die Waare abweichen, zugleich den Werth-Unterschied zu taxiren.

Wenn diese Untersuchung die Waare contractmäfsig darstellt, mufs dieselbe empfangen werden; ergiebt sich indefs ein Unterschied, so soll der Käufer das Recht haben, die Waare aufzuschiefsen, oder nach seiner Wahl, die Lieferung derselben mit dem taxirten Unterschiede zu verlangen, und mufs der Verkäufer dem Folge leisten.

In Fällen, wo die Parteien sich über die Wahl von Schiedsrichtern nicht einigen können, haben sie die Commerz-Deputation um Ernennung derselben zu ersuchen. Wenn die Schiedsrichter sich nicht verständigen können, so haben sie einen Obmann zu wählen; können dieselben sich über die Wahl des Obmannes nicht einigen, so haben sie ebenfalls die Commerz-Deputation um Ernennung eines Obmannes zu ersuchen. — Der Obmann darf die Gränzen des durch die Schiedsrichter ausgesprochenen Werth-Unterschiedes nicht überschreiten.

§. 4. Die Ermittelung des Gewichts ist nach den auf dem Commerz-Comtoir befindlichen Normalwaagen und dem betreffenden Reglement vom 1. Juli 1844 zu bewerkstelligen. — Wenn beim Handel verschiedene Gewichte zu demselben Preise bedungen sind, so gilt das Durchschnitts-Gewicht, z. B. bei 127/128 Pfd.: 127 ½; bei 127/129: 128; bei 80/81: 80 ½; bei 80/82: 81 u. s. w.

§. 5. Wenn mehrere Parteien von verschiedener Qualität und verschiedenem Gewicht zu einem Durchschnittspreise verkauft sind, so ist zwar bei Untersuchung und Beurtheilung nach §. 3, jede einzelne dieser Parteien für sich zu behandeln, sämmtliche Parteien werden aber in so fern als eine Einheit betrachtet, dafs sie zusammen zu acceptiren oder zu refüsiren sind.

Lieferung.

§. 6. Die Lieferung mufs hier bei Verkäufen aus dem Wasser in solchen Fahrzeugen geschehen, in welchen das Messen zulässig ist, und nach und an den Orten, welche vom Käufer aufgegeben werden, aber immer nur innerhalb der Stadt und der Bäume, und wohin in gewöhnlichen Schuten zu liefern möglich ist.

Bei Verkäufen vom Boden mufs auf dem Boden empfangen werden.

§. 7. In Fällen, wo die Art der Fahrzeuge, aus denen geliefert wird, einen gröfseren Traglohn, als den aus gewöhnlichen Schuten verursacht, wird der Unterschied des Traglohns vom Verkäufer dem Käufer vergütet.

Empfang.

§. 8. Der Empfang bei Verkäufen aus dem Wasser geschieht innerhalb 8 Tagen, und vom Boden innerhalb 14 Tagen, nach Abschlufs des Handels. Wird der Empfang länger verschoben, so treffen den Käufer alle daraus entstehenden Nachtheile und Kosten, nachdem der Verkäufer ihn vorher darauf aufmerksam gemacht hat.

Wenn mit dem Empfang begonnen ist, so mufs damit möglichst rasch fortgefahren werden; wird der Empfang aber länger als einen Tag unterbrochen, während der Verkäufer zur Lieferung bereit ist, so hat dieser das Recht, selbst innerhalb der Empfangzeit, für den empfangenen Theil Zahlung zu verlangen.

§. 9. Wenn der Empfang vom Käufer am Tage vorher bestellt und diese Bestellung angenommen worden, so mufs das Getreide zur bestimmten Zeit zur Lieferung (beim Empfang aus dem Wasser, Wetter dienend), vorgelegt werden; widrigenfalls mufs der Verkäufer die aus der Verzögerung entstandenen Kosten tragen.

Das zur bestellten Zeit an Ort und Stelle gelieferte Getreide mufs, in Ordnung gehend, empfangen werden (nöthigenfalls unter einem der Kornschauer); widrigenfalls mufs der Käufer die aus der Verzögerung entstandenen Kosten tragen.

§. 10. Wenn die Waare bei der Besichtigung acceptirt ist, oder die dabei entstandenen Differenzen regulirt worden sind, so darf dieselbe nicht mehr aufgeschossen werden. Entstehen beim Empfange neue Differenzen, so steht es dem Verkäufer frei, die Waare noch einmal umstechen zu lassen, und mufs dieselbe alsdann sofort empfangen werden. Die Proben aus dem Stücke müssen Käufer und Verkäufer gemeinschaftlich nehmen lassen, und ist darnach die Differenz, wie in §. 3 bestimmt, zu entscheiden; jedoch mit dem Unterschiede, dafs der Verkäufer in diesem Falle die taxirte Differenz doppelt zu vergüten hat.

Risico.

§. 11. Wird der Verkäufer durch einen die verkaufte Waare erweislich treffenden Unglücksfall an der Lieferung des ganzen Quantums, oder eines Theils desselben verhindert, so mufs der Verkäufer

dem Käufer den etwaigen Unterschied zwischen dem Kaufpreise und höherem Marktpreise für das nicht gelieferte Quantum vergüten. Der sonst zur Lieferung vorhandene Theil mufs geliefert und empfangen werden.

NEAPEL.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Oesterreich und Neapel.

In Betreff der Handels- und Schiffahrts-Verhältnisse stand Neapel bis zum Jahre 1845 nur mit Grofsbritanien, Frankreich und Spanien in vertragsmäfsigen Beziehungen. Die mit diesen Mächten geschlossenen, sämmtlich aus dem Jahre 1816 herrührenden Verträge stimmten ihren Inhalt noch dahin überein, dafs der Handel derselben in Neapel für ewige Zeiten demjenigen der begünstigtsten Nation gleichgestellt, und dafs den Erzeugnissen derselben, bei deren Einfuhr in Neapel, ein Rabatt von 10 Proc. auf die am 1. Januar 1816 in Neapel bestehenden Eingangsabgaben gewährt werden sollte. Im Jahre 1845 schlofs Neapel zuerst unterm 29. April mit Grofsbritanien, und später unterm 14. Juni mit Frankreich neue Verträge, durch welche die Verträge vom Jahre 1816 aufser Kraft gesetzt wurden. Diesen Verträgen folgten andere: mit Rufsland vom 13—25. September, mit den Vereinigten Staaten vom 1. Dezember 1845, mit Dänemark vom 13. Januar, mit Sardinien vom 7. Februar, endlich mit Oesterreich vom 4. Juli 1846. Alle diese Verträge, mit Ausnahme des mit Frankreich abgeschlossenen, stimmen in ihren wesentlichen Bestimmungen vollkommen mit einander überein, die einzig wichtigen Verschiedenheiten zwischen ihnen sind in den Noten zu Art. 9. und 14. des nachfolgenden Vertrages angegeben. Frankreich hat sich für alle auf Neapolitanischen oder Französischen Schiffen in Neapel eingeführten Französischen Erzeugnisse einen Rabatt von 10 Proc. auf die im Tarif festgesetzten Eingangs-Abgaben und aufserdem Tarifermäfsigungen für einige französische Industrie-Erzeugnisse ausbedungen.

Art. 1. Zwischen dem Kaiserthume Oesterreich und dem Königreiche beider Sicilien soll gegenseitige Handels- und Schiffahrtsfreiheit stattfinden. Die Unterthanen jedes der beiden hohen contrahirenden Theile sollen einer völligen Freiheit geniefsen, auf dem Gebiete und in den Staaten des anderen Theiles zu reisen und sich zur Besorgung ihrer Angelegenheiten daselbst aufzuhalten, und sie werden sich zu diesem Ende eben der Sicherheit und des Schutzes zu erfreuen haben, welchen die Landesbewohner und die Unterthanen der am meisten begünstigten Nationen geniefsen, mit der Verpflichtung jedoch, sich den dort bestehenden Gesetzen und Verordnungen zu

unterwerfen. Sie sollen das Recht haben, über ihre persönlichen Güter im Wege des Verkaufes, der Schenkung, des Tausches, der letztwilligen Anordnung, oder in jeder anderen Art zu verfügen, ohne dafs ihnen das geringste Hindernifs oder irgend eine Schwierigkeit in den Weg gelegt werde.

Ihre Erben, wenn sie Unterthanen des anderen der contrahirenden Theile sind, sollen, sei es kraft einer letztwilligen Verfügung oder ab intestato, in ihr Vermögen nachfolgen, und davon sowohl persönlich, als durch Andere, welche an ihrer Stelle handeln, Besitz nehmen, sowie auch nach ihrem Willen darüber verfügen können.

In jenen Theilen des Kaiserthumes Oesterreich, wo besondere Gesetze bestehen, welche das Recht des Besitzes liegender Güter von bestimmten persönlichen Eigenschaften des Erwerbers abhängig machen, werden die Unterthanen des Königreichs beider Sicilien den Gesetzen und Vorschriften unterworfen sein, welche in gleichen Fällen auf die Unterthanen Sr. K. K. M. Anwendung finden. Es wird daher auch ausdrücklich festgesetzt, dafs alle Bestimmungen, welche sich auf die gegenseitige Abschaffung des Abfahrtsgeldes (gabella hereditaria, Abschofs) und der Auswanderungsgebühr beziehen und in der zu Wien am 19. August 1844 abgeschlossenen Uebereinkunft enthalten sind, in voller Kraft bleiben und hinführ zu bleiben haben.

Die Unterthanen jedes der hohen contrahirenden Theile, welche in den Staaten des anderen wohnen oder reisen, sollen unter keinem Vorwande zur Entrichtung anderer Taxen oder Auflagen, als derjenigen verhalten werden, welche von den am meisten begünstigten Nationen bezahlt werden, oder in Zukunft zu bezahlen sein werden.

Sie sollen von jeder Art Land- oder Seedienst, von Zwangs-Darlehen oder jeder aufserordentlichen Auflage, wenn sie nicht allgemein eingeführt oder durch das Gesetz bestimmt ist, ausgenommen sein.

Ihre Wohnungen und Magazine, sowie alles, das einen Theil davon bildet und in Bezug auf Handel oder zur Bewohnung dazu gehört, soll respektirt, keinen Beschwerden, Untersuchungen und Nachforschungen ausgesetzt sein, noch sollen ihre Handelsschriften, Bücher oder Rechnungen einer eigenmächtigen Untersuchung oder Einsicht unterzogen werden, und können solche Handlungen nur insoweit vorgenommen werden, als sie von den Gesetzen zugelassen und geregelt werden, welchen die eigenen Unterthanen unterworfen sind.

S. M. der Kaiser von Oesterreich verpflichten sich, den Unterthanen S. M. des Königs beider Sicilien, welche in Ihren Staaten

und Dominien sich aufhalten werden, die Erhaltung ihres Eigenthums und ihrer persönlichen Sicherheit bei jeder Gelegenheit in eben dem Maafse zu gewähren, in welchem Ihre eigenen Unterthanen und die der am meisten begünstigten Nationen sich derselben erfreuen.

S. M. der König beider Sicilien verpflichten sich Ihres Theils, in Ihren Staaten und Dominien den Unterthanen S. M. des Kaisers von Oesterreich den Genufs derselben Vortheile zu sichern.

Art. 2. Die Unterthanen S. M. des Kaisers von Oesterreich sollen in den Staaten S. M. des Königs beider Sicilien keiner strengeren Behandlung und Durchsuchung von Seiten der Zoll-Beamten unterzogen werden, als die Unterthanen S. M. des Königs beider Sicilien. Und in derselben Art sollen die Unterthanen S. M. des Königs beider Sicilien in den Staaten S. M. des Kaisers von Oesterreich keiner strengeren zollämtlichen Behandlung und Durchsuchung unterzogen werden, als die Unterthanen S. M. des Kaisers von Oesterreich.

Art. 3. Die Unterthanen S. M. des Kaisers von Oesterreich sollen in den Staaten S. Sicilianischen M. ihre Geschäfte entweder selbst besorgen, oder dieselben der Führung jener Personen übergeben können, welche sie zu ihren Sensalen, Factoren oder Agenten zu ernennen für angemessen finden werden; auch sollen die Unterthanen S. K. K. M. in der Wahl jener Personen, welche in dieser Eigenschaft für sie zu handeln haben, weder gehindert noch gehalten sein, einer nicht von ihnen selbst gewählten Person irgend einen Sold oder Vergütung zu bezahlen.

Dem Käufer und dem Verkäufer soll unter allen Umständen eine völlige Freiheit gelassen sein, über den Preis eines Gegenstandes oder einer Waare, sie mag in die Staaten S. M. des Königs beider Sicilien eingeführt oder aus denselben ausgeführt werden, zusammen zu handeln und denselben festzusetzen, wovon jedoch im Allgemeinen jene Geschäfte ausgenommen sind, zu deren Schlichtung die Gesetze und Gebräuche des Landes die Dazwischenkunft besonderer Agenten erfordern.

Die Unterthanen S. M. des Königs beider Sicilien werden sich in den Staaten S. M. des Kaisers von Oesterreich derselben Vortheile und unter denselben Bedingungen zu erfreuen haben.

Art. 4. Die Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des einen der beiden Länder sollen, wenn sie zur See oder zu Lande aus dem einen in das andere eingeführt werden, in derselben Art taxirt werden, wie die aus irgend einem anderen Lande eingeführten Gegenstände gleicher Art und sollen keiner verschiedenen oder höhe-

ren Zoll- oder Durchfuhrs-Gebühr oder einer anderen Auflage unterworfen werden.

S. M. der Kaiser von Oesterreich und S. M. der König beider Sicilien verpflichten sich, den Unterthanen oder Angehörigen keiner anderen Macht in Handels- oder Schiffahrts-Sachen ein Privilegium, eine Begünstigung oder Freiheit zu gewähren, ohne dieselbe zu gleicher Zeit auf den Handel und die Schiffahrt des anderen Landes auszudehnen und zwar unentgeltlich, wenn das Zugeständnifs ohne Gegenleistung gemacht, und mittelst einer entsprechenden, wo möglich im gemeinsamen Einverständnisse festzustellenden Erwiederung, wenn dasselbe mit Gegenleistungen erzielt worden ist.

Art. 5. Alle Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der beiden Staaten oder ihrer respectiven Dependenzen, welche aus einem derselben herrühren und gesetzlicher Weise in den andern eingeführt, dort niedergelegt oder eingelagert werden können, sollen den gleichen Abgaben unterworfen sein und derselben Privilegien sich erfreuen, sie mögen mittelst Oesterreichischer oder Sicilianischer Schiffe in die Häfen der beiden hohen contrahirenden Theile eingeführt, dort niedergelegt oder eingelagert worden sein.

In gleicher Weise sollen alle Erzeugnisse, welche aus einem der beiden Länder in das andere ausgeführt, oder wieder zurückgeführt werden können, denselben Abgaben unterworfen sein und sich eben der Privilegien, Reductionen, Beneficien und Restitutionen zu erfreuen haben, sie mögen mit Schiffen des einen oder des anderen Landes ausgeführt oder wieder zurückgeführt werden.

Art. 6. Die Nationalität der Schiffe soll gegenseitig nach den jedem Staate eigenthümlichen Gesetzen und Anordnungen in Gemäfsheit der von den betreffenden Behörden den Capitainen und Eigenthümern verabfolgten Schiffspatente und Urkunden anerkannt werden.

Art. 7. Die Oesterreichischen Schiffe sollen bei ihrer Ankunft in den Häfen der Staaten S. M. des Königs beider Sicilien, und umgekehrt die Sicilischen Schiffe, welche in die Häfen S. M. des Kaisers von Oesterreich einlaufen, in beiden Ländern bei ihrem Eintreffen, während ihres Aufenthaltes und bei ihrem Auslaufen auf dem gleichen Fufse mit den einheimischen Schiffen in Allem behandelt werden, was die Tonnen-, Lootsen-, Hafen-, Leuchtthurm-, Quarantaine-, Arsenal- und Patentgebühren und andere Auflagen betrifft, welche unter was immer für einer Benennung von einem Schiffe erhoben werden, sei es, dafs die oben bezeichneten Gebühren zu Gunsten des Staates oder der Städte oder irgend einer anderen besonde-

ren Anstalt bezahlt werden, so oft diese Schiffe direct aus einem der Häfen des Kaiserthums Oesterreich in einen der Häfen der Länder S. M. des Königs beider Sicilien, oder aus einem der Häfen des Königreichs beider Sicilien in einen der Häfen des Kaiserthums Oesterreich mit Ladung einlaufen, für jede Art von Reise aber, wenn sie blos Ballast führen.

Art. 8. Es soll weder direct, noch indirect, weder von einer der beiden Regierungen, noch von irgend einer Gesellschaft, Körperschaft oder von Agenten, welche in deren Namen oder unter deren Autorität handeln, bei dem Ankaufe eines Boden-, Industrie- oder Kunst-Productes des einen der beiden Staaten, welches in die Häfen des anderen Staates eingeführt worden, auf den Grund der Nationalität des Schiffes, das dieses Erzeugnifs transportirt hat, ein wie immer gearteter Vorzug ertheilt werden, da es die ausdrücklich bestimmte Absicht der contrahirenden Theile ist, dafs in dieser Beziehung keinerlei Unterschied oder Auszeichnung Statt finden solle.

Art. 9. In Folge der vorhergehenden Bestimmungen ist und bleibt jede Zollprämie, Nachlafs oder Vergütung, welche zum Nachtheile des Oesterreichischen Handels und der Oesterreichischen Schifffahrt in dem Königreiche beider Sicilien besteht, abgeschafft.

Auch wird ausdrücklich festgesetzt, dafs keine Zollprämie, Nachlafs oder Vergütung während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages zum Nachtheile des Oesterreichischen Handels und der Oesterreichischen Schiffahrt in dem Königreiche beider Sicilien bestehen, so wird auch ausdrücklich festgesetzt, dafs während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages in dem Kaiserthume Oesterreich keine Zollprämie, Nachlafs oder Vergütung zum Nachtheile des Handels und der Schifffahrt des Königreichs beider Sicilien bewilligt werden kann.

Doch sollen als den die Grundlage des gegenwärtigen Tractates bildenden Grundsatz der Reciprocität nicht beeinträchtigend angesehen werden:

1. Die Prämien, welche die resp. Regierungen ihren Unterthanen gewähren, um sie zum Baue von Handels-Schiffen anzueifern.
2. Die Vorrechte, welche in Oesterreich verschiedenen Englischen Gesellschaften, Yacht-Clubs genannt, zugestanden worden sind.

Demzufolge erklären S. M. der Kaiser von Oesterreich, dafs kraft des gegenwärtigen Traktates die Bestimmungen des Hofdecretes und der bezüglichen Kundmachung des K. K. Guberniums in Triest vom 8. November 1845, laut welchem die Handelsschiffe fremder Nationen, welche keine Handelsverträge mit Oesterreich haben, nach dem 1. März

1846 einer Tonnengebühr von 1 Fl. Conventionsmünze für jede Tonne bei ihrem Einlaufen in die Oesterreichischen Häfen unterworfen sind, in keiner Weise weder auf den directen Handel noch auf die Schifffahrt des Königreiches beider Sicilien Anwendung finden sollen, insofern man sich an die in dem Artikel 7 des gegenwärtigen Vertrages festgesetzten Bestimmungen hält.

S. M. der Kaiser von Oesterreich willigen überdies ein, während der ganzen Dauer des gegenwärtigen Tractates, den auf der Einfuhr von Weinen aus dem Königreiche beider Sicilien in die K. K. Staaten haftenden Zoll von 7 Gulden 30 Kreuzer für den Oesterreichischen Centner, welcher dem Betrage von 7 Ducati 35 Grani für den Neapolitanischen Cantajo entspricht, auf 2 Gulden für den Oesterreichischen Centner oder 1 Ducato 96 Grani für den Neapolitanischen Cantajo herabzusetzen, wenn nur aus den Schiffspapieren die directe Pro venienz derselben aus den Häfen des Königreichs beider Sicilien hervorgeht.

Bei der Einfuhr von Weinen aus dem Königreiche beider Sicilien in das K. K. Zollgebiet im Wege der Oesterreichischen Freihäfen soll, um der im gegenwärtigen Vertrage bestimmten Herabsetzung des Einfuhrzolles theilhaftig zu werden, unmittelbar nach der Ankunft des Schiffes und vor Ausladung desselben die angemessene Erklärung bei der im Freihafen bestehenden competenten Zollbehörde gemacht werden.

Ihrerseits erklären S. M. der König beider Sicilien, dafs während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages die zehnpercentige Reduction von den aus dem Zolltarif hervorgehenden Gebühren, welche die Königliche Flagge geniefst, gleicher Weise auf die Erzeugnisse des Bodens und der Industrie der Staaten S. M. des Kaisers von Oesterreich, welche mit Oesterreichischen Handelsschiffen aus den Staaten S. K. K. M. in jene S. M. des Königs eingeführt werden, ausgedehnt werden soll *).

*) Die in diesem Artikel den Oesterreichischen Schiffen für die directe Fahrt zugestandene Theilnahme an den Begünstigungen, deren sich die Neapolitanische Flagge in Betreff der Abgaben von der Ladung in Neapolitanischen Häfen erfreut, ist der Flagge aller andern Nationen, mit welchen Neapel neuerlich Verträge abgeschlossen hat, eingeräumt worden. Als Gegenleistung für dieses Zugeständnifs hat Rufsland auf die Erhebung des durch den Ukas vom 11. Juni 1845 angeordneten Differentialzolls von den Ladungen der in directer Fahrt eingehenden Neapolitanischen Schiffe verzichtet; Nordamerika aufser der gleichen Behandlung der Ladungen der in directer Fahrt eingehenden Neapolitanischen Schiffe mit den Ladungen der nationalen Schiffe, die Ermäfsigung der Eingangs-Abgaben

Art. 10. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sollen auf die Küstenschiffahrt oder Cabotage, welche in jedem der beiden Länder von einem zum anderen Hafen geschieht, um mit Segel- oder Dampfschiffen den Transport von Personen, Waaren und Handelsgegenständen zu bewerkstelligen, nicht angewendet werden, da diese Art von Transport in beiden Ländern den Nationalschiffen ausschliefsend vorbehalten ist.

Jedoch sollen die Schiffe jeder der beiden contrahirenden Mächte einen Theil ihrer Ladung in einem Hafen des anderen Staates einnehmen oder ausschiffen und in Folge dessen ihre Ladung vervollständigen oder den Rest derselben in einem oder mehreren Häfen dieser Staaten ausschiffen können, ohne dafür eine andere Abgabe zu entrichten, als die einheimischen Schiffe oder die der am meisten begünstigten Nationen zu zahlen haben.

Art. 11. Die Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten jedes der beiden contrahirenden Theile sollen sich in den Staaten des anderen Theiles derselben Privilegien und Ermächtigungen erfreuen, welche die der am meisten bevorzugten Nationen geniefsen; in dem Falle aber, als die genannten Consuln und Handelsagenten selbst Handel treiben wollten, unterliegen sie denselben Gesetzen und Gebräuchen, welchen die Angehörigen ihrer Nation in dem Orte, wo sie residiren, unterworfen sind.

Die Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten der beiden Länder sollen als solche das Recht haben, in den Civil-Rechtsfragen Richter und Schiedsrichter zu sein, welche aus Contracten herrühren, die anderswo zwischen den Capitänen und den Bemannungen der Schiffe ihrer Nation abgeschlossen worden sind, und die Ortsbehörden sollen dabei nicht interveniren oder Antheil nehmen, aufser in den Fällen, in welchen das Betragen des Capitains oder der Mannschaft die öffentliche Ordnung oder die Ruhe des Landes stören würde. Es versteht sich, dafs diese Art von Urtheil oder Schiedsgericht die streitenden

für die direct eingehenden Neapolitanischen Weine auf die für die Weine der begünstigsten Nation bestehenden Zollsätze zugestanden; Dänemark den Neapolitanischen Schiffen bei der Fahrt durch den Sund und in dem Verkehr mit den Dänischen Kolonien die Rechte der den begünstigtsten Nationen angehörigen Schiffe zugesichert; Sardinien die bei der Einfuhr von Getreide, Mehl, Reis, Kastanien, Wein und Oel bestehenden Differentialzölle zu Gunsten der Neapolitanischen Flagge erlassen. Grofsbritanien hatte für dieses ihm schon nach dem Vertrage von 1816 zustehende Recht keine besondere Vergütung zu leisten.

Parteien nicht des Rechtes berauben kann, nach ihrer Rückkehr bei den Gerichtsbehörden ihres eigenen Landes dagegen zu reclamiren.

Art. 12. Im Falle des Schiffbruches in einer dem einen oder anderen der hohen contrahirenden Theile gehörigen Gegend soll den Schiffbrüchigen nicht nur jede Art von Beistand geleistet, sondern es sollen auch die Schiffe, ihre Bestandtheile und Ueberreste, ihre Geräthschaften und alle dahin gehörigen Gegenstände, die an Bord gefundenen Schiffs-Papiere, sowie alle Effecten und Waaren, welche in das Meer geworfen und gerettet wurden, unter keinerlei Vorwande weggenommen oder zurückgehalten werden. Die genannten Schiffe, Effecten und Waaren sollen im Gegentheile erhalten und gegen Entrichtung der Rettungs- und Aufbewahrungskosten, sowie der Zoll-, Quarantaine- und anderen Gebühren, welche in einem ähnlichen Falle von einem einheimischen Schiffe erlegt werden müfsten, zurückgegeben werden.

Dasselbe Verfahren soll mit dem Ertrage des Verkaufes dieser Gegenstände, wenn eine solche unmittelbare Veräufserung durch die Umstände erfordert werden sollte, beobachtet werden.

In einem solchen Falle, und in jenem einer gezwungenen Landung, für welche die hohen contrahirenden Theile sich nach ihrem ganzen Inhalte auf die Bestimmungen beziehen, die in den zu Wien am 4. November 1843 unterzeichneten Declarationen enthalten sind, werden die Consuln, Vice-Consuln und betreffenden Handelsagenten ermächtigt, zu interveniren und ihren Landsleuten Beistand zu leisten. Wohlverstanden jedoch, dafs in dem Falle irgend eines gesetzlichen Anspruches auf ein solches durch Schiffbruch verunglücktes Schiff, auf dessen Effecten und Waaren, diese Reclamation der Entscheidung der competenten Tribunale des Landes zu überweisen sein wird.

Art. 13. Die Consuln, Vice-Consuln oder Handelsagenten jedes der beiden hohen contrahirenden Theile, welche in den Staaten des anderen wohnen, sollen zur Ablieferung der Deserteurs von Kriegs- oder Handelsschiffen der betreffenden Länder von Seite der Ortsbehörden allen Beistand erhalten, der ihnen gesetzlicher Weise gewährt werden kann.

Art. 14. Der gegenwärtige Vertrag soll für den Zeitraum von acht Jahren von dem Tage der Auswechselung der Ratificationen Kraft und Geltung haben. Wenn nach dem Termine von acht Jahren nicht sechs Monate früher die Kündigung der Fortdauer des gegenwärtigen Vertrages Statt gefunden hatte, soll dessen Gültigkeit von Jahr zu Jahr fortdauern, bis einer der beiden contrahirenden Theile

dem anderen sechs Monate früher seine Absicht angezeigt haben wird, denselben aufhören zu lassen *).

Art. 15. Der gegenwärtige Vertrag soll ratificirt und die Ratificationen sollen in Neapel nach dem Ablaufe von drei Monaten, oder wo möglich noch früher ausgewechselt werden.

So geschehen zu Neapel am 4. Juli 1846.

Verordnung wegen Besteuerung des Weifsblechs.

Durch Königliches Dekret vom 19. October 1845 ist der Zoll für Weifsblech von 7 Ducati (8 Thlr. — Sgr. 4 Pf.) für den Cantaro (190½ Pfund Pr.) auf 4 Ducati (4 Thlr. 20 Sgr. 4 Pf.) ermäfsigt worden.

NIEDERLANDE.

Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen den Niederlanden und Rufsland.

Art. 1. Es soll gegenseitige Freiheit des Handels und der Schifffahrt für die Schiffe und die Unterthanen S. M. des Königs der Niederlande und diejenigen S. M. des Kaisers aller Reufsen in allen Theilen ihrer beiderseitigen Staaten stattfinden, in welchen Schiffahrt und Handel den Unterthanen und Schiffen irgend einer anderen Nation gegenwärtig erlaubt sind, oder in der Zukunft erlaubt sein werden.

Art. 2. Die Unterthanen der hohen vertragenden Theile können in den Häfen, Ankerplätzen und Rheden, welche den beiderseitigen Gebieten angehören, und in welchen der auswärtige Handel erlaubt ist, frei landen. Sie können sich in irgend einem Theile der genannten Gebiete aufhalten oder daselbst wohnen, um dort ihren Geschäften obzuliegen, und sie werden zu diesem Ende für ihre Personen und ihre Güter desselben Schutzes und derselben Sicherheit genieſsen, als die nationalen, jedoch unter der Bedingung, dafs sie sich den geltenden Gesetzen und Anordnungen, insbesondere den be-

*) Mit Ausnahme des ebenfalls nur für die Zeit von acht Jahren geschlossenen Vertrages mit Rufsland, sind die übrigen Handels- und Schiffahrts-Verträge Neapels auf zehn Jahre geschlossen.

stehenden Handels- und Polizei-Reglements unterwerfen. Sie sollen in den Häfen, Städten oder sonstigen Plätzen der beiden Staaten, mit Rücksicht auf ihren Handels- oder ihren Gewerbebetrieb, keinen anderen oder höheren Abgaben, Taxen oder Auflagen, unter welchem Namen es auch sei, unterworfen sein, als diejenigen, welche unter demselben Titel von den begünstigtsten Nationen erhoben werden, oder erhoben werden möchten. Gleicher Weise sollen sie in Ansehung des Handels aller der Privilegien, Freiheiten und sonstigen Begünstigungen genieſsen, deren die begünstigtsten Nationen genieſsen oder genieſsen werden.

Art. 3. Die Unterthanen der hohen vertragenden Theile sollen in dem ganzen Umfange der beiderseitigen Staaten über ihre Güter und ihr Eigenthum durch Verkauf, Tausch, Schenkung, Testament oder auf irgend andere erlaubte Weise frei verfügen können; sie sollen in diesen verschiedenen Beziehungen derselben Privilegien und Freiheiten genieſsen als die nationalen; sie sollen auch ihr Eigenthum von einem Lande nach dem anderen übertragen können, ohne in diesen Fällen oder unter diesen Umständen anderen oder gröſseren Abzügen oder Auflagen unterworfen zu sein, als diejenigen, welche für die nationalen festgesetzt sind oder sein werden. In Todesfällen und wenn die Erben nicht an Ort und Stelle sind, sollen die Consuln der Nation, welcher der Verstorbene angehörte, oder in Ermangelung ihrer, die dazu befugten örtlichen Behörden, für das nachgelassene Gut vorläufig dieselbe Sorge tragen, welche in gleichem Falle für das Gut eines Eingebornen des Landes würde getragen werden, bis daſs der rechtmäſsige Erbe die nöthigen Maſsregeln getroffen hat, um sich in den Besitz der Erbschaft setzen zu lassen. Jeder Streit in Beziehung auf eine Erbschaft soll bis zur letzten Instanz nach den Gesetzen und durch die Richter des Landes gerichtet werden, in welchem die Erbschaft offen ist.

Art. 4. Die Unterthanen S. M. des Königs der Niederlande sollen in den Staaten S. M. des Kaisers aller Reuſsen ihre eigenen Geschäfte selbst frei betreiben, oder sie der Verwaltung von Personen ihrer Wahl frei übertragen, auch ihre Mäkler, Factoren oder Agenten frei ernennen können; und die Unterthanen S. K. M. sollen nicht gehalten sein, irgend ein Gehalt oder irgend eine Remuneration an eine von ihnen nicht gewählte Person zu bezahlen.

Käufern und Verkäufern steht unter allen Umständen völlige Freiheit zu, mit einander zu handeln und den Preis irgend eines Gegenstandes oder irgend einer Waare festzustellen, welche in die Staaten

S. M. des Kaisers aller Reufsen eingeführt ist, oder welche aus denselben Staaten ausgeführt wird, ausgenommen die Geschäfte, bei denen die Gesetze und Usanzen des Landes die Vermittelung besonderer Agenten erfordern.

Die Unterthanen S. M. des Kaisers aller Reufsen sollen in den Staaten S. M. des Königs der Niederlande derselben Privilegien unter denselben Bedingungen geniefsen.

Art. 5. Die niederländischen Schiffe, von woher sie auch kommen, welche in Ballast oder beladen in die Häfen Rufslands und des Grofsfürstenthums Finnland eingehen, oder von dort ausgehen, und gleichmäfsig die russischen Schiffe, von woher sie auch kommen, welche in Ballast oder beladen in die Häfen des Königreichs der Niederlande in Europa eingehen, oder von dort ausgehen, sollen in Betreff der Tonnen-, Flaggen-, Hafen-, Anker-, Lootsen-, Schlepp-, Baken-, Schleusen-, Canal-, Quarantaine-, Entrepot-Gelder oder anderer Lasten, welcher Art es sei, die im Namen oder zum Vortheil der Regierung, öffentlicher Beamten, Ortsverwaltungen oder Anstalten irgend einer Art erhoben werden, ebenso wie die nationalen behandelt werden.

Schiffe, welche, nachdem sie in einen Hafen eines der beiden Staaten eingegangen sind, von diesem Hafen nach einem oder mehreren anderen Häfen desselben Staates gehen, sei es, um dort das Ganze oder einen Theil ihrer Ladung zu löschen, sei es, um dort ihre Ladung einzunehmen oder zu vervollständigen, sollen in diesen Häfen von dem Tonnengelde befreit sein, wenn sie beweisen, dafs sie diese Abgabe bereits in dem Hafen ihres Eingangs berichtigt haben.

Schiffe, welche mit Ladung aus Noth in einen Hafen einlaufen, und von dort wieder ausgehen, ohne ihre Ladung angebrochen oder irgend welchen Handelsverkehr getrieben zu haben, sollen in den Häfen der beiden Staaten vom Tonnen- und Abfertigungsgelde völlig frei sein.

Im Falle des gezwungenen Einlaufens soll das Ausladen und Wiedereinladen der Waaren zum Zwecke der Ausbesserung des Schiffes, die Ueberladung auf ein anderes Schiff, falls das erstere untauglich ist, sowie die zur Wiederverproviantirung der Mannschaften nöthigen Ausgaben nicht als Handelsverkehr angesehen werden.

Art. 6. Waaren jeder Art, welchen Ursprungs sie auch seien, welche auf niederländischen Schiffen von einem Hafen des Königreichs der Niederlande oder von jedem anderen Hafen in einen Hafen Rufslands oder des Grofsfürstenthums Finnland eingeführt, sowie Waaren

jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, welche aus den Häfen Rufslands und des Grofsfürstenthums Finnland auf niederländischen Schiffen nach den Häfen des Königreichs der Niederlande oder nach jedem anderen Hafen ausgeführt werden, sollen in den Häfen Rufslands und denjenigen des Grofsfürstenthums Finnland keinen anderen oder höheren Abgaben unterliegen als denjenigen, welche im Falle der Einfuhr, der Ausfuhr oder der Durchfuhr derselben Waaren auf russischen Schiffen zu bezahlen sein würden.

In Erwiederung sollen Waaren jeder Art, welches auch ihr Ursprung sei, die auf russischen Schiffen von einem Hafen des russischen Kaiserreichs oder des Grofsfürstenthums Finnland in einen Hafen des Königreichs der Niederlande in Europa direct eingeführt, sowie Waaren jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, welche aus den Häfen des Königreichs der Niederlande in Europa auf russischen Schiffen nach Häfen Rufslands oder des Grofsherzogthums Finnland direct ausgeführt werden, in den niederländischen Häfen keinen anderen noch höheren Abgaben unterliegen, als denjenigen, welche im Falle der Einfuhr, der Ausfuhr oder der Durchfuhr auf niederländischen Schiffen zu bezahlen sein würden.

Art. 7. In Erwägung, dafs niederländische Schiffe und ihre Ladungen, welche von anderen Ländern, als den den hohen vertragenden Theilen angehörenden direct ankommen, in den Häfen Rufslands und des Grofsherzogthums Finnland zugelassen werden, ohne irgend andere Abgaben zu bezahlen als diejenigen, welche die russischen Schiffe bezahlen, und in Erwägung der Vortheile, welche in dieser Beziehung der gegenwärtige Vertrag dem niederländischen Handel einräumt, sind die hohen vertragenden Theile übereingekommen:

1. Dafs die russischen Unterthanen und Schiffe das Recht haben sollen, die Küstenschifffahrt in dem ganzen Umfange des Königreichs der Niederlande in Europa, gemeinschaftlich mit den nationalen Schiffen und unter denselben Bedingungen, zu betreiben.

Zu diesem Ende sollen ihnen alle den Seeschiffen zugänglichen Häfen geöffnet sein, ohne dafs die niederländischen Unterthanen und Schiffe in dieser Beziehung irgend welcher Gegenseitigkeit an den Küsten oder in den Häfen Rufslands oder des Grofsfürstenthums Finnland geniefsen.

2. Dafs den russischen Schiffen, welche von einem Hafen Rufslands kommen und die wenigstens zur Hälfte mit Hanf, Flachs, Holz, Theer oder Pech beladen sind, in den Häfen der Niederlande eine Verminderung von zwanzig Procent von den Lootsengeldern zu Theil

werden soll, welche die nationalen Schiffe gemäfs des allgemeinen Tarifs zu bezahlen haben.

3. Dafs das aus den Häfen Rufslands oder des Grofsfürstenthums Finnland in die Häfen der Niederlande auf russischen oder niederländischen Schiffen eingeführte Getreide, aufser dem Abzug von 2 Fl. pr. Last von den Einfuhrabgaben, welcher der nationalen Flagge bewilligt ist, einer aufserordentlichen Verminderung von zehn Procent der genannten Abgaben, wie solche von den nationalen Schiffen zu entrichten sind, geniefsen soll.

4. Ueberdies willigt S. M. der König der Niederlande ein, dafs die Erzeugnisse des Bodens und der Industrie Rufslands bei ihrer Einfuhr in die niederländischen Colonien aller der Vortheile und Begünstigungen geniefsen sollen, welche den Erzeugnissen des Bodens und der Industrie der meistbegünstigten europäischen Nation gegenwärtig bewilligt sind, oder in der Folge bewilligt werden möchten, und dafs die russischen Schiffe in den niederländischen Colonien bei ihrer Ankunft, während ihres Aufenthalts, sowie bei ihrer Abreise, ohne Unterschied, ob sie in Ballast oder beladen, von irgend welchem Hafen ankommen, in allen Stücken wie diejenigen der meistbegünstigten europäischen Nation behandelt werden sollen.

Aufserdem verpflichtet sich S. M. der König der Niederlande, die russischen Schiffe an allen den weiteren Vortheilen Theil nehmen zu lassen, welche er etwa den Schiffen einer anderen Nation in Beziehung auf die indirecte Schifffahrt bewilligen möchte, und zwar ohne irgend welche Beschränkung, noch irgend welchen Ersatz, selbst wenn dieser Vortheil unter lästigen Bedingungen erlangt sein würde; jedoch mit der Mafsgabe, dafs in diesem Falle die unter den Nummern 1, 2 und 3 vorstehend bezeichneten Bewilligungen als aufgehoben zu betrachten sein sollen.

Art. 8. In Folge der in den vorstehenden Artikeln 5, 6 und 7 enthaltenen Verabredungen erklärt S. M. der Kaiser aller Reufsen, dafs die Anordnungen des Ukas vom 19. Juni 1845 auf den directen oder indirecten Handel und auf die directe oder indirecte Schifffahrt des Königreichs der Niederlande in keinerlei Weise anwendbar sein sollen. Und von seiner Seite erklärt S. M. der König der Niederlande, dafs die Prämien, Zollvergütungen oder andere Vortheile dieser Art, welche durch die Gesetze des Landes der Einfuhr oder der Ausfuhr auf nationalen Schiffen bewilligt sind, gleicher Weise bewilligt werden sollen, wenn die directe Einfuhr oder Ausfuhr auf russischen Schiffen erfolgt.

Art. 9. Die Nationalität der Schiffe soll von beiden Seiten nach den in jedem Lande bestehenden Gesetzen und Reglements vermittelst der den Schiffsführern, Patronen oder Schiffern von den competenten Behörden ausgestellten Urkunden beurtheilt werden.

Art. 10. In Allem, was das Aufstellen der Schiffe, ihr Ein- und Ausladen in den Häfen, Bassins, Rheden oder Aufsenhäfen, Strömen, Flüssen und Canälen des einen der beiden Staaten betrifft, soll den nationalen keine Begünstigung oder Privilegium zugestanden werden, welche nicht gleicher Weise den Schiffen des anderen Staates zugestanden würden.

Wenn die Schiffe die Entlöschung ihrer Ladungen bewerkstelligt, oder andere Ladungen eingenommen haben, soll ihrer Abreise kein Hindernifs in den Weg gelegt werden, und die betreffenden Behörden werden Sorge tragen, dafs die Auslieferung und Ausfertigung der Pässe, mit denen die Schiffsführer sich zu versehen haben, keine Verzögerung erfahre; vorbehaltlich jedoch der gerichtlichen Verfolgungen, zu welchen Schuldforderungen der Regierung oder von Privaten, oder Verbrechen, welche durch ein Mitglied der Mannschaft verübt sind, Anlafs geben möchten.

Art. 11. In den Staaten des einen der hohen vertragenden Theile sollen die Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie derjenigen des anderen Theiles mit keinen anderen oder höheren Einfuhrabgaben belegt werden, als denjenigen, welche dieselben Artikel, wenn sie aus anderen Ländern herrühren, gegenwärtig entrichten oder in der Folge entrichten werden.

Derselbe Grundsatz soll in Betreff der Ausfuhr beobachtet werden, und es soll kein Verbot der Ein-, Aus- oder Durchfuhr in Beziehung auf irgend welche Erzeugnisse des Bodens und der Industrie der beiden Länder erlassen werden, welches sich nicht zu gleicher Zeit auf die gleichartigen Erzeugnisse jeder anderen Nation erstrecken würde.

Die hohen vertragenden Theile verpflichten sich gegenseitig, den Unterthanen irgend eines anderen Staates in Sachen des Handels, der Zölle und der Schifffahrt keine Begünstigung, noch Privilegien, noch Freiheiten zuzugestehen, welche nicht in gleicher Weise und zu derselben Zeit auf die Unterthanen des anderen vertragenden Theiles ausgedehnt werden, und zwar unentgeltlich, wenn das Zugeständnifs unentgeltlich ist, oder vermittelst eines möglichst gleichartigen Ersatzes oder Aequivalents, wenn das Zugeständnifs an eine Bedingung geknüpft ist.

Art. 12. Die hohen vertragenden Theile verpflichten sich, zwischen den Schiffen ihrer respectiven Staaten, auf Grund ihrer Nationalität, keine Unterscheidung in dem Ankaufe der in diesen Schiffen eingeführten Erzeugnisse oder anderen Handelsgegenstände zuzulassen; es soll in dieser Beziehung weder direct noch indirect durch einen der hohen vertragenden Theile, oder durch irgend welche Gesellschaft, Corporation, oder in ihrem Namen oder ihrer Vollmacht handelnde Agenten den Einfuhren auf nationalen Schiffen irgend welches Privilegium oder Vorzug bewilligt werden.

Art. 13. Im Fall von Schiffbruch oder Havarie, wird ein jeder der hohen vertragenden Theile den Schiffen des andern, sowohl den Kriegsschiffen, als den Kauffahrteischiffen, dieselbe Hülfe und denselben Beistand angedeihen lassen, welche in gleichen Fällen seinen eigenen Schiffen würden gewährt werden.

Die gestrandeten Schiffe oder Theile derselben, sowie auch alles, was zu der Ausrüstung und der Verproviantirung gehört, gleich wie alle geborgenen Gegenstände und Waaren, imgleichen die im Falle des Verkaufs daraus gelösten Gelder sollen den Eigenthümern oder ihren gehörig bestellten Bevollmächtigten getreulich zurückgegeben und zu ihrer Verfügung gestellt werden.

Im Falle die Eigenthümer oder ihre Bevollmächtigten nicht an Ort und Stelle sind, sollen die genannten Gegenstände und Waaren, oder die aus ihrem Verkaufe gelösten Gelder, wie auch alle am Bord der verunglückten Schiffe oder Fahrzeuge gefundenen Papiere dem niederländischen oder russischen Consul, in dessen Bezirk der Schiffbruch stattgefunden hat, ausgeliefert werden. Die genannten Consuln, Eigenthümer oder Bevollmächtigten sollen keine andern Kosten zu entrichten haben, als diejenigen, welche im Falle des Schiffbruchs eines nationalen Fahrzeuges durch die Bergung verursacht sein würden, und aufserdem das Berglohn, welches in diesem Falle zu bezahlen gewesen wäre. Die Waaren und anderen Gegenstände sollen keiner Abgabe unterliegen, es sei denn, dafs sie zum Verbrauche zugelassen würden.

Art. 14. Die beiden hohen vertragenden Theile bewilligen sich gegenseitig das Recht, in die Häfen und Handelsstädte ihrer beiderseitigen Staaten von ihnen ernannte Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten zu senden, welche derselben Privilegien, Ermächtigungen und Befreiungen geniefsen sollen, deren diejenigen der begünstigtsten Nationen geniefsen; sollten jedoch einige dieser Consuln Handel treiben wollen, so sollen sie gehalten sein, sich denselben Gesetzen und

Gebräuchen zu unterwerfen, denen an demselben Platze, in Beziehung auf ihren kaufmännischen Verkehr, die Privaten ihrer Nation und die Unterthanen der begünstigtsten Staaten unterworfen sind.

Es ist ausdrücklich einverstanden, dafs wenn einer der vertragenden Theile zu seinem Consularagenten in einem Hafen oder einer Handelsstadt des anderen Theiles einen Unterthanen des letzteren wählen sollte, dieser Consul oder Agent, ungeachtet seiner Eigenschaft als fremder Consul, auch ferner als Unterthan der Nation betrachtet werden wird, welcher er angehört, und dafs er folglich den Gesetzen und Reglements unterworfen sein wird, unter denen die nationalen an seinem Wohnorte stehen, ohne dafs jedoch diese Verbindlichkeit die Ausübung seiner consularischen Amtsverrichtungen irgendwie hindern, oder die Unverletzbarkeit der Archive des Consulats gefährden könne.

Art. 15. Die genannten Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten sollen ermächtigt sein, zur Ermittelung, Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteure der Kriegs- und Handelsfahrzeuge ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen. Sie werden sich zu diesem Ende an die Gerichte, Richter und zuständigen Beamten wenden und die erwähnten Deserteure schriftlich zurückfordern, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen oder durch andere officielle Urkunden den Beweis zu führen haben, dafs diese Personen einen Theil der genannten Mannschaften gebildet haben. Im Fall dieses Nachweises soll die Auslieferung nicht verweigert werden, es sei denn, dafs das Individuum Unterthan des Landes sei, in welchem die Desertion stattgefunden hat. Solche Deserteure sollen, wenn sie verhaftet sind, zur Verfügung der genannten Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten gestellt werden und können in den öffentlichen Gefängnissen auf Anhalten und Kosten derjenigen, welche sie zurückfordern, festgehalten werden, um bis dahin gefangen gehalten zu werden, dafs sie den Fahrzeugen, zu denen sie gehören, zurückgegeben, oder auf nationalen oder anderen Fahrzeugen in ihr Land zurückgesandt werden können. Wenn sie aber nicht in dem Zeitraume von drei Monaten, von dem Tage ihrer Verhaftung an, zurückgesandt sind, so sollen sie in Freiheit gesetzt und nicht wegen derselben Ursache wieder verhaftet werden. Sollte jedoch der Deserteur in dem Lande, in welchem er verhaftet ward, ein Vergehen oder Verbrechen begangen haben, so kann seine Auslieferung aufgeschoben werden, bis das Gericht, bei welchem die Sache anhängig ist, das Urtheil gesprochen hat und dieses ausgeführt ist.

Art. 16. Die hohen vertragenden Theile sind übereingekommen, dafs die in Rufsland verschiedenen englischen Gesellschaften, genannt Yacht-Clubs, bewilligten Immunitäten gleicher Weise den niederländischen, unter dem Namen von Yacht-Clubs bekannten Gesellschaften bewilligt werden sollen, und dafs gegenseitig die russischen Gesellschaften, genannt Yacht-Clubs, derselben Immunitäten geniefsen sollen, welche in dem Königreiche der Niederlande den englischen Gesellschaften bewilligt worden sind.

Art. 17. Der gegenwärtige Vertrag soll während zehn Jahre, von dem Tage der Auswechselung der Ratificationen an gerechnet, in Kraft sein und über diesen Zeitpunkt hinaus bis zum Ablaufe von zwölf Monaten, nachdem einer der hohen vertragenden Theile dem anderen seine Absicht, die Wirkungen des Vertrages aufhören zu lassen, wird angezeigt haben.

Art. 18. Die Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages sollen in St. Petersburg in der Frist von zwei Monaten, oder früher, wenn es sich thun läfst, ausgewechselt werden.

Geschehen zu St. Petersburg am ersten (dreizehnten) September 1846.

Separatartikel.

Separatartikel I. Da die Handelsbeziehungen Rufslands mit den Königreichen Schweden und Norwegen durch besondere Uebereinkünfte geordnet sind, welche von den für den auswärtigen Handel im Allgemeinen bestehenden Reglements eine Ausnahme machen, so sind die beiden hohen vertragenden Theile, um von ihren Handelsbeziehungen jede Zweideutigkeit und jeden Grund zu Erörterungen fern zu halten, übereingekommen, dafs diese besonderen, dem Handel Schwedens und Norwegens, in Betracht der von diesen Ländern dem Grofsfürstenthume Finnland eingeräumten Vortheile, bewilligten Bedingungen in keinem Falle zu Gunsten des Handels oder der Schifffahrt des Königreichs der Niederlande in Anspruch genommen werden können.

Separatartikel II. Ebenso ist vereinbart, dafs die nachstehend erwähnten Freiheiten, Immunitäten und Privilegien, als dem Grundsatz der Gegenseitigkeit, welcher die Basis des gegenwärtigen Vertrages ist, zuwiderlaufend nicht angesehen werden sollen:

1. Die Freiheit, deren die in Rufsland gebauten und russischen Unterthanen zugehörenden Schiffe geniefsen, welche während der drei ersten Jahre von den Schifffahrtsabgaben befreit sind.

2. Die Befreiungen derselben Art, welche in den russischen Häfen des schwarzen und des Asowschen Meeres und der Donau den aus den Häfen des ottomannischen Reiches am schwarzen Meere kommenden und nicht über achtzig Lasten haltenden türkischen Fahrzeugen bewilligt sind.

3. Das den Bewohnern der Küste des Gouvernements von Archangel bewilligte Recht, in die Häfen des genannten Gouvernements getrocknete oder gesalzene Fische, sowie gewisse Arten Pelzwerk frei oder zu ermäfsigten Abgaben einzuführen, und auf dieselbe Weise Getreide, Tau und Tauwerk, Theer und Ravenstuch auszuführen.

4. Das Privilegium der russisch-amerikanischen Compagnie.

5. Dasjenige der Dampfschifffahrts-Gesellschaften zu Lübeck und zu Havre.

Separatartikel III. In Erwiederung sollen die folgenden Privilegien, als dem Grundsatz der Gegenseitigkeit, welcher die Basis des gegenwärtigen Vertrages bildet, zuwiderlaufend nicht angesehen werden:

1. Die Privilegien und Begünstigungen gleichen Werthes, welche von der niederländischen Regierung ihren Unterthanen zur Ermuthigung des nationalen Baues der Handelsschiffe oder auch eines besonderen Zweiges dieser Industrie in der Folge bewilligt werden möchten.

Dasselbe soll gelten

2. von den den niederländischen Gesellschaften für die Dampfschifffahrt zu bewilligenden Immunitäten oder Privilegien.

Die drei gegenwärtigen Separatartikel sollen dieselbe Kraft und Geltung haben, als wenn sie Wort für Wort in den Vertrag vom heutigen Tage eingeschaltet wären.

Bei Gelegenheit des Abschlusses dieses Vertrages ist durch Noten, welche zwischen den Unterhändlern desselben mit Genehmigung ihrer Regierungen ausgewechselt worden sind, vereinbart:

1. Dafs die Clausel des Artikels 11 des Vertrages, welche festsetzt, dafs die Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Staaten des einen der hohen vertragenden Theile in den Staaten des anderen mit keinen anderen oder höheren Einfuhr- oder Ausfuhrabgaben belegt werden sollen, als diejenigen, welche dieselben Artikel, wenn sie aus anderen Ländern herrühren, gegenwärtig bezahlen oder in der Folge bezahlen werden, bei den Zollämtern des russischen Reiches zu Gunsten des holländischen Herings nicht angerufen werden kann.

2. Dafs auf dieselbe Weise der kaiserliche Ukas vom 9. Juli 1842, welcher einigen Erzeugnissen des Bodens und der Industrie

Preufsens, sobald sie über die trockne Gränze des Reichs eingeführt werden, sowie einigen Arten preufsischer Cerealien, seewärts angebracht, aber mit Ursprungscertificaten versehen, eine Ermäfsigung der Abgaben bewilligt, nicht zu Gunsten derselben Artikel, wenn sie Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des Königreichs der Niederlande sind, angerufen werden kann; — dafs dagegen

3. der in dem Separatartikel I. des heutigen Vertrages ausgedrückte Vorbehalt nicht hinderlich sein soll, dafs das auf niederländischen Schiffen in St. Petersburg, in Reval und in die Häfen Liefflands und Kurlands eingeführte Salz, daselbst auf ein Jahr und zu denselben Bedingungen, unter welchen dieses Recht den begünstigtsten Nationen bewilligt ist, in Entrepot niedergelegt werden kann.

Anmerkung. Bis zum Jahre 1845 wurden, ohne dafs ein Vertrag zwischen beiden Mächten bestand, Niederländische Schiffe in Russischen Häfen hinsichtlich der Schiffs- und Ladungs-Abgaben, Russische Schiffe in Niederländischen Häfen aber nur hinsichtlich der Schiffs-Abgaben wie die nationalen behandelt. In Folge des Russischen Ukases vom 11. Juni 1845, durch welchen die Schiffe aller Länder, welche die Russische Flagge nicht gleich der nationalen oder der Flagge der begünstigtsten Nation behandeln, einem Tonnengelde von 1 Rubel S. pro Last und die auf diesen Schiffen eingehenden Waaren einem Zuschlag von 50 Proz. zu den tarifmäfsigen Zollsätzen unterworfen wurden, erging unterm 7. Januar 1846 eine Niederländische Verordnung, welche die Russischen Schiffe hinsichtlich der in Niederländischen Häfen zu entrichtenden Ladungs-Abgaben den Schiffen der begünstigsten Nation gleichstellte. Russischer Seits unterblieb hierauf die Erhebung der durch den erwähnten Ukas vorgeschriebenen Tonnen-Abgabe von Niederländischen Schiffen, so wie, für die direkte Fahrt dieser Schiffe, die Erhebung der aufserordentlichen Ladungs-Abgabe. Durch den vorstehenden Vertrag sind nunmehr die Verhältnisse definitiv geordnet.

NIEDERLÄNDISCHES OSTINDIEN.

Verordnung des General-Gouverneurs, die Verleihung der Rechte eines Freihafens an die Stadt Macassar betreffend.

Art. 1. Vom 1. Januar 1847 ab soll die Stadt Macassar ein Freihafen sein, wo Waaren aller Art, ohne Unterschied der Flagge, frei ein- und ausgeführt werden dürfen, ohne Entrichtung von Abgaben von der Ladung oder von Tonnen-, Hafen- oder Ankergeldern von den Schiffen, und ohne dafs der Handel hinsichtlich der Ein- oder Ausgangs-Abgaben irgend welchen Formalitäten unterworfen ist.

Art. 2. In Folge dessen treten die durch Dekret vom 8. August 1828 für den Hafen und die Stadt Macassar erlassenen Anordnungen über die Einfuhr, den Verkauf und den Besitz von Feuerwaffen und Schiefspulver aufser Kraft, und es wird die freie Ein- und Ausfuhr von Kriegs-Munition gestattet.

Art. 3. Gleicherweise ist die Ein- und Ausfuhr von Opium, ohne irgend eine Beschränkung, gestattet; es haben jedoch die Händler mit Opium die in Betreff der Opiumrechte erlassenen lokalen Bestimmungen zu beachten.

Art. 4. Von den chinesischen Jonken, welche in Macassar löschen, ist die durch Art. 20 der Bekanntmachung vom 28. August 1818 und die Verfügung vom 4. Oktober 1819 angeordnete, sowie die durch Verfügung vom 5. März 1832 zum Besten des chinesischen Hospitals eingeführte Abgabe nicht mehr zu entrichten.

Art. 5. In den sonstigen zum Bezirk des Gouvernements von Macassar gehörenden Orten sollen von Waaren, welche durch Eingeborne von oder nach Macassar ein- oder ausgeführt werden, Ein- oder Ausgangs-Abgaben nicht erhoben werden. Schiffe auf europäische Weise ausgerüstet, werden in diesen Häfen nicht zugelassen.

Art. 6. Der Gouverneur von Macassar ist befugt, fremde Unterthanen daselbst zuzulassen, und denselben die zeitweise Niederlassung zu Zwecken des Handels zu gestatten.

Gegeben zu Buitenzorg, den 9. September 1846.

OESTERREICH.

Uebereinkunft mit Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin wegen der Schiffahrts-Abgaben.

Zufolge Ministerial-Erklärungen vom 12. resp. 10. September 1846 sollen in den oldenburgischen und mecklenburgischen Häfen österreichische Schiffe, bei ihrem Ein- und Ausgang, hinsichtlich der Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und aller anderen Hafen- und Schiffahrts-Gebühren auf gleichem Fufs mit den oldenburgischen resp. mecklenburgischen Schiffen behandelt, auch die auf österreichischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren keinen anderen oder höheren Abgaben, als die auf oldenburgischen resp. mecklenburgischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren unterliegen. In gleicher Weise sollen oldenburgische und mecklenburgische Schiffe in österreichischen

Häfen behandelt werden. Diese gegenseitige Gleichstellung soll mit rückwirkender Kraft vom 1. März d. J. an eintreten, und bis zur Kündigung von Seiten eines Theiles fortdauern.

POLEN.

Eingangs- und Ausgangs-Abgaben für Getreide, Hülsenfrüchte u. s. w.

1. Die während des Zeitraumes vom 1. November a. St. 1846 bis zum 1. April a. St 1847 aus dem Königreiche nach Oesterreich, Preufsen und der freien Stadt Krakau gehenden Quantitäten Roggen, Gerste, Hafer und Kartoffeln, sowie auch Mehl und Grütze, werden einem Ausgangs-Zoll unterworfen, und zwar ist zu entrichten von jedem Korez (2 1/3 Scheffel) Roggen 45 Kop. S. (14 Sgr. 5 Pf.), Gerste oder Malz 45 Kop. S., Hafer 30 Kop., Kartoffeln 30 Kop. (9 Sgr. 8 Pf.), Mehl und Grütze aller Art 45 Kop.

2. Während des Zeitraumes vom 1. November 1846 bis zum 1. August 1847 dürfen aus dem Auslande in das Königreich zollfrei und ohne Wege-Abgaben eingeführt werden: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Buchweizen, Erbsen, Hirse und Kartoffeln, sowie auch Buchweizen und Grütze aller Art.

II. STATISTIK.

Waaren-Eingang in die Preufsischen Ostseehäfen in den Jahren $18\frac{43}{45}$.

Bei dem Eingang und Ausgang von Waaren über die Landgrenze des Zollvereins ist die Herkunft oder Bestimmung derselben nicht festzustellen. Man weifs wohl, über die Grenze welches benachbarten Landes eine Waare eingegangen ist, aber es ist nicht zu kontroliren, ob sie ein Erzeugnifs dieses Landes ist, oder, wenn dies nicht der Fall, ob sie uns durch Vermittelung des Eigenhandels dieses Landes, oder nur im Wege des Transits über dasselbe zugegan-

gen ist. Ebensowenig erhellt es beim Ausgange einer Waare, ob dieselbe zur Konsumtion in dem Lande bestimmt ist, über dessen Grenze sie ausgeht, oder ob sie von dem Handelsstande desselben zur Wiederausfuhr angekauft ist, oder endlich, ob sie nur transitirt. Bei dem Eingang und Ausgang durch die preufsischen Häfen läfst sich eine genauere Kontrole führen. Es ist zwar auch hier der Ursprung oder die letzte Bestimmung der Waare nicht überall festzuhalten, wohl aber läfst sich ersehen, wo die auf diesem Wege ein- und ausgehenden Waaren gekauft, resp. wohin sie verkauft sind.

Die nachstehende Tabelle giebt eine nach diesem Gesichtspunkte aufgestellte und nach der Reihenfolge der Waaren im Zolltarif geordnete Uebersicht des Waaren-Eingangs in die preufsischen Häfen während der drei Jahre $18\frac{43}{45}$. Es ist aus derselben zu ersehen, aus den Häfen welcher Länder die auf diesem Wege eingegangenen Waaren gekommen sind, in welchem Maafse die inländische und die fremde Rhederei bei der Vermittelung dieser Einfuhren betheiligt gewesen ist, endlich in welchem Verhältnifs die Summe der letzteren zu dem Gesammt-Eingang in den ganzen Zollverein steht. Dabei ist zu bemerken, dafs in den für jedes Jahr als Eingang angegebenen Waaren-Mengen nicht nur diejenigen Waaren begriffen sind, welche in diesem Jahre zum Eingang versteuert sind, sondern auch alle diejenigen, welche nach einer Niederlage gelangen, um vielleicht erst im folgenden Jahre zum Eingang oder Durchgang versteuert zu werden, sowie diejenigen, welche von vorn herein zum Durchgang deklarirt sind. Es stimmen daher auch die in der Kolonne Gesammt-Eingang in den ganzen Zollverein enthaltenen Zahlen mit denjenigen nicht überein, welche in den vom Central-Bureau des Zollvereins jährlich herausgegebenen statistischen Uebersichten in der Nachweisung über die Eingangs-Verzollung enthalten sind.

Einigen Ländern, aus welchen die Einfuhren sehr geringfügig gewesen sind, nämlich Lübeck, Hannover, Mecklenburg, Afrika, sind, der Raumersparnifs wegen, keine besondere Kolonnen gewidmet; die von dorther stattgefundenen Einfuhren, welche am Schlufs summarisch angegeben werden sollen, sind jedoch in der für jeden einzelnen Artikel gezogenen Summe der Einfuhr mit enthalten. Aus gleichem Grunde sind einige Artikel, deren Einfuhr sehr geringfügig war, aus der Nachweisung weggeblieben; auch die von diesen Artikeln eingegangenen Mengen, welche ebenfalls am Schlufs summarisch werden angegeben werden, sind in die am Ende der Nachweisung gezogene General-Summe mit aufgenommen.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland. in fremden Schiffen.	1. Rufsland. in einheim. Schiffen.	2. Hamburg. in fremden Schiffen.	2. Hamburg. in einheim. Schiffen.	3. Bremen. in fremden Schiffen.	3. Bremen. in einheim. Schiffen.	4. Schweden. in fremden Schiffen.	4. Schweden. in einheim. Schiffen.
Abfälle	1843	Ctr.	.	493	356	3	.	.	.	.
	1844	„	.	428	306	.	.	.	.	.
	1845	„	21	476	175	.	.	.	.	.
Baumwolle und Baumwollen-Waaren.										
Baumwolle, rohe	1843	„	.	.	106	5	.	.	.	.
	1844	„	.	.	315	.	409	.	.	.
	1845	„	.	.	692	170	274	.	.	.
Baumwollen Garn und Watten	1843	„	.	.	130	69	.	.	.	.
	1844	„	.	.	200	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	167	.	.	.	.	.
Blei und Bleiwaaren.										
Blei, rohes und altes	1843	„	.	.	507	25	399	.	.	.
	1844	„	.	.	366	.	38	.	.	.
	1845	„	.	.	1624	171	196	.	.	.
Bleiwaaren	1843	„	.	.	6	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	1	.	.	.	.
	1845	„	.	.	6	.	.	.	.	.
Blei-, Silber- und Goldglätte	1843	„	.	.	.	12	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	16	.	.	.	.	.
Bücher, Kupferstiche und Landcharten.	1843	„	.	20	82	8	.	.	.	.
	1844	„	277	157	2	.	.	.	18	.
	1845	„	346	223	3	1	.	.	25	.
Droguerie- Apotheker- Farbe-Waaren.	auch									
Chemische Fabrikate etc.	1843	„	.	22	186	52	3	.	.	.
	1844	„	15	4	149	14	1	.	.	.
	1845	„	.	9	93	1	5	.	.	.
Alaun	1843	„	.	.	23	.	.	.	2740	.
	1844	„	.	.	50	.	.	.	2382	6
	1845	„	.	.	.	.	.	.	6	542
Bleiweifs. (Kremserweifs)	1843	„	.	.	14	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	8	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	1	.	.	.	.	.
Mennige, Schmalte, Soda, Kupfervitriol, weifser Vitriol, Wasserglas	1843	„	.	.	154	168	.	.	.	.
	1844	„	.	.	741	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	35	6	.	.	.	.
Eisenvitriol, grüner	1843	„	.	.	12	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	15	.	.	.	3	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Farbenerde und Kreide	1843	„	.	390	.	.	.	.	201	17
	1844	„	.	.	.	.	.	.	199	11
	1845	„	.	.	7	.	.	.	260	60
Galläpfel, Kreuzbeeren, Quercitron, Saflor, Waid, Wau, etc.	1843	„	.	.	218	54	1754	.	.	.
	1844	„	.	.	557	38	2556	.	.	.
	1845	„	.	.	742	.	1635	594	.	.

5. Norwegen.		6. Dänemark.		7. Niederlande.		8. Belgien.		9. Grofs-Britannien.		10. Frankreich.		11. Spanien.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	4	..	..	.	.	21	.	.	.	.
25	.	.	.	10	..	.	..	10	101	46	.	.	.
117	.	70	.	.	..	.	75	143	144	.	.	.	.
.	.	.	.	1758	..	.	.	2436	8144	.	.	.	.
.	.	.	.	260	274	160	.	1100	2928	.	.	.	.
.	.	285	.	2340	.	..	20	5812	11950	.	.	.	.
..	.	.	106	1	.	..	.	567	866	.	.	.	.
..	.	657	.	.	..	..	..	1645	1245	.	.	.	.
.	.	.	.	.	19	..	.	1811	718	.	.	.	.
.	.	.	.	154	..	..	.	1798	7638	.	.	2862	84
.	.	.	.	351	..	..	..	2801	2990	.	.	590	629
.	.	.	.	.	..	..	.	1456	5272	.	.	3292	.
.	.	.	.	.	..	.	.	11	190	.	.	.	.
.	.	.	.	.	..	.	..	216	104	.	.	223	.
..	.	.	.	.	..	.	.	47	140	.	.	14	.
.	.	.	.	.	..	.	..	300	553	.	.	.	.
.	.	.	.	.	56	.	.	335	1157	.	.	.	.
..	.	.	.	.	..	..	..	1090	940	.	.	.	.
..	.	13	.	5	.	4	3	2	23	1	1	.	.
..	.	58	.	.	1	6	..	30	26	4	1	.	.
.	.	102	.	.	..	.	..	.	49	4	.	.	.
.	.	15	6	38	4	.	..	893	1261	9	4	.	.
.	.	.	.	39	.	.	..	535	1627	5	37	.	.
.	.	17	.	15	1	.	.	1092	1847	13	18	.	.
.	.	.	466	.	..	..	..	605	2014	.	.	.	.
..	.	.	.	.	.	..	.	665	233	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	145	59	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	45	124	365	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	..	255	199	.	.	.	.
.	.	.	.	3	.	.	.	100	310	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	28	.	24460	47218	.	.	.	.
.	.	.	8	2	..	.	.	26676	61731	.	.	.	.
.	.	.	.	5	566	878	178	37330	91724	.	12	.	.
.	.	.	.	.	..	.	.	1195	3742	.	.	.	.
.	.	.	.	.	..	.	.	2418	1479	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1007	2446	.	120	.	.
.	.	498	28944	95	.	.	.	736	1530	.	.	.	.
.	.	3	46070	266	.	.	.	1755	5435	41	.	.	.
.	.	.	29286	232	.	.	.	2609	3947	.	.	.	.
.	.	.	324	82	.	.	..	44	365	47	.	.	.
.	.	.	.	257	.	.	.	75	533	.	3	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	43	279	34	.	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	12. Portugal.		13. Oesterreich.		14. Neapel.		15. Türkei.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
Abfälle	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	90	.	.	.	.	.	.
Baumwolle und Baumwollen-Waaren.										
Baumwolle, rohe	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Baumwollen Garn und Watten	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Blei und Bleiwaaren.										
Blei, rohes und altes	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Bleiwaaren	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Blei-, Silber- und Goldglätte	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Bücher, Kupferstiche und Landcharten.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Droguerie- Apotheker- Farbe-Waaren.	auch									
Chemische Fabrikate etc.	1843	„	.	.	253	.	130	.	.	.
	1844	„	.	.	21	392	44	.	.	.
	1845	„	.	.	109	167	86	.	.	.
Alaun	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	14	.	.	.	.	.
Bleiweifs. (Kremserweifs)	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Mennige, Schmalte, Soda, Kupfervitriol, weifser Vitriol, Wasserglas	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Eisenvitriol, grüner	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Farbenerde und Kreide	1843	„	.	.	26	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	47	32	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Galläpfel, Kreuzbeeren, Quercitron, Saflor, Waid, Wau, etc.	1843	„	.	.	9178	.	1470	.	.	.
	1844	„	.	.	2381	8301	1813	.	.	.
	1845	„	.	.	4126	3752	1791	.	.	.

16. Nord-America.		17. Süd-America.		18. West-Indien.		19. Summa.			20. Gesammt-Eingang im ganzen Zollverein.	21. Davon sind also durch die Ostseehäfen eingegang.	22. Westl. Prov. der Preufs. Monarchie u. and. Staaten des Zollv.	
in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	zusammen.		Proc.	in fremden	in einheim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.					Schiffen.	
.	.	.	.	.	.	367	517	884	68496	1,3	.	.
51	.	.	.	.	.	577	529	1106	65461	1,7	.	.
.	.	.	.	.	.	546	785	1331	98413	1,3	.	.
'16	.	.	.	.	.	5016	8149	13165	467647	2,8	.	.
'11	.	.	.	.	.	2955	3202	6157	416268	1,5	.	.
95	51	.	.	.	.	11575	12191	23766	549353	4,3	.	.
.	.	.	.	.	.	984	1041	2025	543772	0,4	.	.
.	.	.	.	.	.	2678	1245	3923	488750	0,8	96	.
.	.	.	.	.	.	2013	784	2797	645947	0,4	209	.
.	211	.	.	.	.	5720	7958	13678	96608	14,1	.	.
.	.	.	.	.	.	4147	3619	7766	91901	8,4	.	.
02	.	.	.	.	.	6701	5443	12144	101328	11,9	.	.
.	.	.	.	.	.	17	190	207	1973	10,4	.	.
.	.	.	.	.	.	439	111	550	1395	39,4	.	.
.	.	.	.	.	.	67	140	207	2989	6,9	.	.
.	.	.	.	.	.	300	565	865	16393	5,2	.	.
.	.	.	.	.	.	335	1213	1548	12792	12,1	.	62
.	.	.	.	.	.	1106	940	2046	15078	13,5	.	56
.	.	.	.	.	.	107	55	162	19898	0,8	12	.
.	.	.	.	.	.	419	186	605	20757	2,9	.	.
.	.	.	.	.	.	488	274	762	21491	3,5	.	.
	.	.	.	.	.	1538	1350	2888	28826	10,0	436	55
	.	.	.	.	.	817	2074	2891	28923	9,9	688	19
	.	.	.	.	.	1447	2044	3491	31187	11,1	732	418
	.	.	.	.	.	3368	2480	5348	10603	55,1	2249	210
	.	.	.	.	.	3097	239	3336	6505	51,2	59	167
	.	.	.	.	.	165	601	766	5660	13,5	248	17
	.	.	.	.	.	138	410	548	5223	10,4	532	.
	.	.	.	.	.	263	199	462	4417	10,4	493	.
	.	.	.	.	.	104	310	414	4438	9,3	681	430
	.	.	.	.	.	24642	47386	72028	126282	57,0	317	127
	.	.	.	.	.	27419	61739	89158	144066	61,8	275	.
	.	.	.	.	.	38249	92486	130735	192055	68,0	88	48
	.	.	.	.	.	1207	3742	4949	24979	19,8	15	.
	.	.	.	.	.	2436	1479	3915	21878	17,8	.	.
	.	.	.	.	.	1007	2566	3573	24543	14,5	.	.
	.	.	.	.	.	1556	30881	32437	81179	39,9	.	.
	.	.	.	.	.	2311	51548	53859	101703	52,9	.	.
	.	.	.	.	.	3108	33293	36401	87855	41,4	.	.
	403	.	.	.	.	12793	1146	13939	102681	13,5	.	.
	.	.	.	.	.	7639	8875	16514	84693	19,4	.	.
	.	.	.	.	.	8371	4625	12996	92074	14,1	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Schweden.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen	in einheim. Schiffen	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.
Krapp	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	2	.	.	.	.	.
Eckerdoppern, Knoppern	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	9	11	.	.	.	.
Farbeholz	1843	„	.	.	2793	582	33955	5407	1	.
	1844	„	.	.	15866	3693	42815	10103	.	.
	1845	„	.	.	13317	10157	36275	6647	.	.
Indigo	1843	„	.	.	7	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	33	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	9	.	.	.	.	.
Korkholz, Pockholz, Cedernholz, Buchsbaum.	1843	„	.	.	97	109	6	.	.	.
	1844	„	.	.	160	17	22	.	.	.
	1845	„	.	.	124	7	38	.	.	.
Pott- (Waid-) Asche, Weinstein.	1843	„	2969	42914	35	57	.	.	.	.
	1844	„	2343	31679	206	.	172	.	.	.
	1845	„	1751	31427	551	.	232	19	.	.
Mineralwasser	1843	„	.	.	.	.	2	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	2	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Salpeter, auch salpetersaures Natron.	1843	„	.	.	67	111	.	.	.	.
	1844	„	.	.	29	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	528	.	11	.	.	.
Salzsäure und Schwefelsäure	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Schwefel	1843	„	.	.	3	2	.	.	.	.
	1844	„	.	.	56	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	39	.	,	.	.	.
Terpentin und Terpentinöl	1843	„	.	.	106	5	.	.	.	.
	1844	„	.	.	141	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	146	.	.	.	.	.
Rohe Erzeugnisse, nicht namentlich genannt.	1843	„	242	670	1230	560	4572	185	.	.
	1844	„	153	937	3122	1351	6176	1615	60	.
	1845	„	335	682	3104	470	3475	180	.	.
Tischlerhölzer, aufsereuropäische.	1843	„	.	.	662	1	784	.	.	.
	1844	„	.	.	785	.	573	.	.	.
	1845	„	.	.	828	2	2035	.	.	.
Eisen und Stahl.										
Eisen, rohes und altes	1843	„	11	9176	14229	646	2820	.	8901	.
	1844	„	.	2400	8679	160	4510	.	5773	.
	1845	„	3	22	6636	4622	2170	.	2002	.

5. Norwegen.		6. Dänemark.		7. Niederlande.		8. Belgien.		9. Grofs-Britannien.		10. Frankreich.		11. Spanien.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.
.	.	.	.	320	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	17	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	21	13	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	337	2920	3203	1734	13223	6400	8876	14658	16	2832	.	.
.	.	211	7649	3643	2871	2435	2730	7869	15103	560	4585	.	.
.	.	4681	12584	1398	1029	6100	5428	7267	11770	1279	410	.	.
.	.	.	.	11	.	.	.	107	249	.	.	.	.
.	.	75	.	23	.	.	.	534	628	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	268	467	.	.	.	.
.	.	147	2	.	.	.	22	.	.	893	905	.	.
.	.	189	3	.	.	.	.	134	975	.	.	.	.
.	.	223	.	.	.	.	20	.	522	2	11	.	.
.	.	24	38	39	.	.	.	1	384	102	76	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	157	.	123	.	.
.	.	11	.	53	.	.	.	.	17	78	123	.	.
.	.	.	.	77	29	.	.	.	4	.	.	.	.
.	.	.	.	339	2	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	141	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	2	.	.	.	.	4262	8653	.	16	.	.
.	.	.	34	.	.	.	.	2165	7974	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	808	7895	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	43	19	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	2658	992	394	4758	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	185	805	.	5103	.	.
.	.	.	.	200	.	.	.	2075	389	8332	.	.	.
.	.	.	8	.	.	.	.	50	20	50	1049	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	51	152	.	1122	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	56	99	1228	.	.
1	.	52	26	642	615	.	93	7215	8790	257	625	.	.
.	.	50	.	1405	.	.	34	4380	10349	49	702	.	.
.	.	114	.	2586	2818	.	520	3214	6355	295	768	.	.
.	.	64	.	.	.	.	.	231	2116	565	8327	.	.
.	.	.	.	.	4	.	114	818	583	12366	.	.	.
.	.	.	124	76	.	442	51	15	4500	.	147	.	.
.	.	5304	922	36335	560	390	.	197800	219520	.	.	.	.
.	.	4724	2769	39033	1000	.	.	116984	45102	.	.	.	.
2	.	4932	23	31062	1220	.	.	5391	13273	.	547	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	12. Portugal.		13. Oesterreich.		14. Neapel.		15. Türkei.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
Krapp	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Eckerdoppern, Knoppern	1843	„	.	.	60	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	2	.	.	.	.
	1845	„	.	.	238	52	.	.	.	.
Farbeholz	1843	„	.	.	460	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	155	.	.	.	.
	1845	„	.	.	470	380	.	.	.	.
Indigo	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Korkholz, Pockholz, Cedernholz, Buchsbaum.	1843	„	.	.	192	.	.	.	94	.
	1844	„	.	.	94	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	11	68	.	.	.	.
Pott- (Waid-) Asche, Weinstein.	1843	„	.	.	998	.	567	.	.	.
	1844	„	.	.	106	255	417	.	.	.
	1845	„	.	.	271	319	53	.	.	.
Mineralwasser	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	3	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Salpeter, auch salpetersaures Natron.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Salzsäure und Schwefelsäure	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Schwefel	1843	„	.	.	.	.	1910	.	.	.
	1844	„	.	.	19	16	7075	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	11009	4042	.	.
Terpentin und Terpentinöl	1843	„	.	.	43	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	49	.	.	.	.
	1845	„	.	.	23	29	.	.	.	.
Rohe Erzeugnisse, nicht namentlich genannt.	1843	„	.	.	850	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	187	1476	88	.	.	.
	1845	„	.	.	1309	1618	371	.	.	.
Tischlerhölzer, aufsereuropäische.	1843	„	12	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Eisen und Stahl.										
Eisen, rohes und altes	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.

16. Nord-Amerika.		17. Süd-Amerika.		18. West-Indien.		19. Summa.			20. Gesammt-Eingang im ganzen Zollverein.	21. Davon sind also durch die Ostseehäfen eingegang.	22. Westl. Prov. der Preufs. Monarchie u. and. Staaten des Zollv.	
in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	zusammen.		Proc.	in fremden	in einheim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.					Schiffen.	
.	.	.	.	.	.	324	.	324	111072	0,3	.	.
.	.	.	.	.	.	17	.	17	49671	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	23	13	36	62983	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	60	10	70	9870	0,7	.	.
.	.	.	.	.	.	.	2	2	18161	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	247	63	310	18370	1,5	.	.
0470	13605	.	.	.	.	72345	48138	120483	282908	42,5	.	.
3930	6982	3758	.	6441	.	92542	53871	146413	308543	47,4	.	.
7083	4606	.	.	.	.	117919	53011	170930	344881	49,5	.	.
.	.	.	.	.	.	127	249	376	33343	1,1	.	.
.	.	.	.	.	.	665	628	1293	41869	3,1	.	.
.	.	.	.	.	.	280	467	747	40832	1,8	.	.
.	.	.	.	.	.	1359	1038	2397	16896	14,1	.	.
.	.	.	.	.	.	599	995	1594	17939	8,8	.	.
.	.	.	.	.	.	404	660	1064	21614	4,9	.	.
1714	3691	.	.	.	.	6449	47271	53720	171871	31,2	.	.
7060	1764	.	.	.	.	10460	33984	44444	152882	29,0	.	.
1911	214	.	.	.	.	14911	32119	47030	146290	32,1	.	.
.	.	.	.	.	.	79	33	112	19286	0,5	909	41
.	.	.	.	.	.	348	5	353	21966	1,1	886	.
.	.	.	.	.	.	141	.	141	22807	0,6	1110	.
.	.	.	.	.	.	4331	8782	13113	74582	17,5	.	.
.	.	.	.	.	.	2194	8008	10202	66696	15,2	.	.
.	.	.	.	.	.	1347	7895	9242	57217	16,1	.	.
.	.	.	.	.	.	43	19	62	13408	0,4	4438	163
.	.	.	.	.	.	.	.	.	13622	.	4547	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	11555	.	3466	1082
.	.	.	.	.	.	22165	5752	27917	153636	18,1	.	.
.	.	.	.	.	.	7316	5908	13224	100734	13,1	.	.
.	.	.	.	.	.	21674	4447	26121	114257	22,9	.	.
.	6	.	.	.	.	249	1088	1337	21221	6,3	.	.
137	27	.	.	.	.	329	1350	1679	19343	8,6	.	.
.	39	.	.	.	.	269	1352	1621	22278	7,2	.	.
5813	2732	.	.	.	.	21898	14303	36201	191310	18,9	.	.
5978	2427	.	.	.	170	21660	19063	40723	180421	22,5	.	.
5716	2139	.	.	.	.	21567	15562	37129	208418	17,8	.	.
308	.	.	.	.	.	2356	10444	12800	36859	34,7	.	.
.	.	.	.	.	.	14853	707	15560	37721	41,2	.	.
.	.	.	.	.	.	3396	4824	8220	33711	24,3	.	.
.	.	.	.	.	.	267233	232779	500012	2673525	18,7	.	.
.	.	.	.	.	.	181004	54319	235323	1449993	16,2	.	.
.	.	.	.	.	.	55309	20394	75703	470003	16,1	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland. in fremden Schiffen.	1. Rufsland. in einheim. Schiffen.	2. Hamburg. in fremden Schiffen.	2. Hamburg. in einheim. Schiffen.	3. Bremen. in fremden Schiffen.	3. Bremen. in einheim. Schiffen.	4. Schweden. in fremden Schiffen.	4. Schweden. in einheim. Schiffen.
Eisen, geschmiedetes, in Stäben etc.	1843	Ctr.	17	.	254	81	.	.	156886	2265
	1844	„	.	.	420	1	.	.	149081	4223
	1845	„	.	.	5	.	.	.	51287	696
Eisenbahnschienen	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Eisen, geschmiedetes, zu feinen Sorten verarbeitet etc.	1843	„	1	1	152	.	.	.	591	1
	1844	„	.	2	92	3	.	.	180	5
	1845	„	.	6	61	.	.	.	436	2
Weifsblech, gefirnifstes Eisenblech und Eisendraht	1843	„	.	.	419	122	.	.	.	.
	1844	„	.	.	587	197	.	.	.	.
	1845	„	.	.	199	83	12	.	.	.
Eisenwaaren.										
1. Eisengufswaar., ganz grobe.	1843	„	7960	12	.	.	.	.	2528	
		„	* 7960	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	15128	11	.	6	.	.	5468	
		„	* 15128	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	15652	4630	11	.	.	.	1294	
		„	* 15647	4630	.	.	.	.	.	.
		„								
2. Eisenwaaren, geschmiedete, grobe und feine.	1843	„	1	.	248	25	.	.	574	
	1844	„	.	38	406	12	.	.	17	
	1845	„	18	.	174	.	.	.	470	
Erze	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Flachs, Werg, Hanf, Heede	1843	„	4340	6342	8	1	.	.	.	
	1844	„	6687	10045	35	.	.	.	.	
	1845	„	9525	14070	90	567	137	.	.	
Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien auch Beeren.										
1. Waizen	1843	Schfl.	.	9	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	175	.	.	.	8	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
2. Roggen . . . . , ...	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	375	.	.	.	3	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	18	.	.
3. Gerste, Malz, Hafer, Buchwaizen.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	256	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
4. Bohnen, Erbsen, Linsen, Hirse, Wicken.	1843	„	.	76	.	.	.	.	70	.
	1844	„	7	41	.	.	.	.	.	.
	1845	„	6	40	.	.	.	.	.	.
Summa Getreide	1843	Schfl.	.	85	.	.	.	.	70	.
	1844	„	263	591	.	.	.	11	.	.
	1845	„	6	40	.	.	.	18	.	.

5. Norwegen.		6. Dänemark.		7. Niederlande.		8. Belgien.		9. Grofs-Britannien.		10. Frankreich.		11. Spanien.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden. Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	173	.	.	.	24621	45780	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	29805	50002	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	12540	17635	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	85428	80007	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	179174	234046	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	141221	367758	.	.	.	.
.	.	.	162	1	67	.	.	3180	13453	.	11	.	.
2	.	.	10	1	.	.	.	4187	10741	.	62	.	.
17	.	.	12	.	.	.	.	5995	12929	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	3055	7173	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	4398	3749	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	6317	3376	.	.	.	.
.	.	.	1	4	.	324	.	2916	8303	50	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	9	1	3	.	61	.	3710	1101	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	1	.	17	6	.	.	.	8288	9299	6	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	7	6	103	2	221	29	2223	1472	646	.	.	.
.	.	2	3	12	1	493	177	5190	3700	.	722	.	.
1	1	2	4	7	.	878	30	8497	5974	26	.	.	.
.	.	.	16	.	.	.	.	.	.	227	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	48	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	7	53	.	3	.	1	1	89	.	.	.	.
.	.	.	23	177	.	.	.	113	126	.	.	.	.
.	.	2	5	174	.	.	.	5	33	.	.	.	.
.	.	804	1	.	3	.	.	.	102	.	.	.	.
.	.	1088	.	.	4	.	.	19	53	.	.	.	.
.	.	1119	9	.	11	.	.	.	128	.	.	.	.
.	.	872	1474	.	9	.	.	.	19	.	.	.	.
.	.	2337	1906	.	7	.	.	1	.	.	.	.	.
.	.	2571	1876	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	2737	.	.	4	.	.	.	22	.	.	.	.
.	.	646	.	.	.	.	.	1	7	.	.	.	.
.	.	4996	848	.	100	.	.	.	9	.	.	.	.
.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	1	.	.	.	.	4	.	.	.	.
.	.	4012	1025	.	.	.	.	.	83	.	.	.	.
.	.	4415	1475	.	16	.	.	.	143	.	.	.	.
.	.	4071	1906	1	11	.	.	21	64	.	.	.	.
.	.	12698	3758	.	111	.	.	.	220	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	12. Portugal. in fremden Schiffen.	12. Portugal. in einheim. Schiffen.	13. Oesterreich. in fremden Schiffen.	13. Oesterreich. in einheim. Schiffen.	14. Neapel. in fremden Schiffen.	14. Neapel. in einheim. Schiffen.	15. Türkei. in fremden Schiffen.	15. Türkei. in einheim. Schiffen.
Eisen, geschmiedetes, in Stäben etc.	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	4	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Eisenbahnschienen	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Eisen, geschmiedetes, zu feinen Sorten verarbeitet etc.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	1	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	12	.	.	.	.	.	.	.
Weifsblech, gefirnifstes Eisenblech und Eisendraht	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Eisenwaaren.										
1. Eisengufswaar., ganz grobe. * Darunter Munition für Russische Festungen.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
2. Eisenwaaren, geschmiedete, grobe und feine.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Erze	1843	„	.	.	86	.	951	.	.	.
	1844	„	.	.	.	115	478	.	.	.
	1845	„	.	.	54	107	762	484	.	.
Flachs, Werg, Hanf, Heede .	1843	„	.	.	496	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	59	382	.	.	.	.
	1845	„	.	.	396	142	.	.	.	.
Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien auch Beeren.										
1. Weizen	1843	Schfl.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
2. Roggen	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	12	.	.	.	.	.
3. Gerste, Malz, Hafer, Buchwaizen.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
4. Bohnen, Erbsen, Linsen, Hirse, Wicken.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	2	.	.
Summa Getreide	1843	Schfl.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	12	.	.	2	.	.

16. Nord-America.		17. Süd-America.		18. West-Indien.		19. Summa.			20. Gesammt-Eingang im ganzen Zollverein.	21. Davon sind also durch die Ostseehäfen eingegangen. Proc.	22. Westl. Prov. der Preuss. Monarchie u. and. Staaten des Zollv.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	.	.	181956	48126	230082			2154	2
.	.	.	.	.	.	179306	54230	233536	1070471	36,9	2269	.
.	.	.	.	.	.	63832	24597	88429	1601754	40,5	2118	.
.	.	.	.	.	.	85428	80007	165435	1361404	43,8	.	.
.	.	.	.	.	.	179174	234046	413220			.	.
.	.	.	.	.	.	141221	367758	508979			.	.
.	.	.	.	.	.	3925	13708	17633	74447	23,6	483	168
.	.	.	.	.	.	4462	10844	15306	56936	26,8	845	.
.	.	.	.	.	.	6509	13016	19525	87806	22,2	551	.
.	.	.	.	.	.	3495	7295	10790	28560	37,7	2340	1039
.	.	.	.	.	.	4985	3946	8931	19105	46,7	4203	.
.	.	.	.	.	.	6528	3460	9988	26200	38,1	2530	31
.	.	.	.	.	.	13782	8317	22099	61665	35,8	39	.
.	.	.	.	.	.	* 7960	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	24379	1123	25502	62744	40,6	85	.
.	.	.	.	.	.	* 15128	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	25260	13950	39210	105124	37,3	623	6
.	.	.	.	.	.	* 15647	4630	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	4040	1552	5592	56388	9,9	7173	493
.	.	.	.	.	.	6120	4662	10782	77470	13,9	12261	28
.	.	.	.	.	.	10081	6020	16101	93919	17,1	9011	97
.	.	.	.	.	.	1264	16	1280	81940	1,6	.	.
.	.	.	.	.	.	478	163	641	183036	0,4	.	.
.	.	.	.	.	.	816	591	1407	803548	0,2	.	.
.	.	.	.	.	.	4852	6490	11342	257640	4,4	.	.
.	.	.	.	.	.	7071	10577	17648	291863	6,0	.	.
.	.	.	.	.	.	10331	14818	25149	301414	8,3	.	.
.	.	.	.	.	.	804	118	922	3696621	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	1107	240	1347	3665771	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	1119	148	1267	1301428	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	872	1508	2380	3510921	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	2338	2291	4629	3799379	0,1	.	.
.	.	.	.	.	.	3385	1894	5279	950930	0,5	.	.
.	.	.	.	.	.	2747	26	2773	1138897	0,2	.	.
.	.	.	.	.	.	903	7	910	1818410	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	4996	957	5953	994427	0,6	.	.
.	.	.	.	.	.	72	76	148	207069	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	8	45	53	204715	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	4018	1150	5168	74944	6,9	.	.
.	.	.	.	.	.	4495	1728	6223	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	4356	2583	6939	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	13518	4149	17667	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland. in fremden Schiffen.	1. Rufsland. in einheim. Schiffen.	2. Hamburg. in fremden Schiffen.	2. Hamburg. in einheim. Schiffen.	3. Bremen. in fremden Schiffen.	3. Bremen. in einheim. Schiffen.	4. Schweden. in fremden Schiffen.	4. Schweden. in einheim. Schiffen.
5. Anis, Kümmel	1843	Ctr.	.	13	25	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	3	.	.	.	.	.
6. Oelsaat, als: Hanf-, Lein-, Mohn-, Rapp-, Rübesaat.	1843	„	23239	97542	.	.	.	.	.	.
	1844	„	2993	24700	.	.	.	.	.	.
	1845	„	33564	64049	.	.	.	.	.	.
7. Kleesaat u. alle nicht im Tarif genannte Sämereien, auch Wachholderbeeren.	1843	„	.	.	11	.	.	.	5	.
	1844	„	.	.	1	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	56	.	.	.	3	.
Glas und Glaswaaren.										
a. Grünes Hohlglas	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
b. weifses Hohlglas, auch Fenster- und Tafelglas.	1843	„	.	.	65	1	.	.	.	.
	1844	„	.	.	66	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	58	.	.	.	.	.
c — e. Spiegelglas, geschliffenes, farbiges Glas, auch Glaswaaren etc.	1843	„	.	.	6	3	.	.	.	.
	1844	„	.	.	13	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	3	.	.	.	.	.
Häute, Felle und rohe Haare.	1843	„	174	1821	1489	45	28	.	5	.
	1844	„	847	2240	1733	437	10	.	.	.
	1845	„	587	1628	2167	.	425	.	.	.
Holz, Holzwaaren etc.										
Brennholz	1843	Klftr.	35	4	.	.	.	.	51	38
	1844	„	18	.	.	.	.	.	92	63
	1845	„	46	5	.	.	.	.	87	66
Bau- und Nutzholz.										
1. Masten	1843	Stck.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
2. Bugsprieten, Spieren	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	20	.
3. Blöcke oder Balken von hartem Holz.	1843	„	.	.	.	.	.	.	33	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	9	13	.	.	.	.	.	.
4. do. von weichem Holz	1843	„	1381	3	.	.	.	.	178	.
	1844	„	680	.	.	.	.	.	350	152
	1845	„	790	.	.	.	.	.	324	72
5. Bretter	1843	„	27480	488	.	.	.	.	70681	30780
	1844	„	12600	.	.	.	.	.	90480	19860
	1845	„	16520	90	.	.	.	.	101892	12840
6. Latten	1843	„	26970	11	.	.	.	.	.	.
	1844	„	7380	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	8460	.	.	.	.	.	.	.

5. Norwegen.		6. Dänemark.		7. Niederlande.		8. Belgien.		9. Grofs-Britannien.		10. Frankreich.		11. Spanien.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
													1
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	56371	2698	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
.	.	598	.	42	1	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	13	.	25	:	.	.	.	171	1	55	.	.
.	.	19	.	172	15	.	.	.	405	48	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	17	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.
.	.	.	11	.	.	1499	1127	135	233	.	.	.	.
.	.	.	4	3	21	2510	3787	140	150	6	.	.	.
.	.	.	.	.	.	8656	828	52	111	3	.	.	.
.	.	.	4	.	.	65	.	8	5	.	30	.	.
.	.	.	.	.	.	15	.	3	1	3	.	.	.
.	.	.	.	.	.	28	.	.	3	10	.	.	.
12	21	262	370	.	.	661	247	115	257	.	.	.	.
61	28	1027	140	.	.	421	715	36	284	540	.	.	.
121	.	654	203	202	.	243	.	78	1373	.		.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	15	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	40	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	12. Portugal.		13. Oesterreich.		14. Neapel.		15. Türkei.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
5. Anis, Kümmel	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
6. Oelsaat, als: Hanf-, Lein-, Mohn-, Rapp-, Rübesaat.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
7. Kleesaat und alle nicht genannte Sämereien, auch Wachholderbeeren.	1843	„	.	.	.	.	94	.	.	.
	1844	„	.	.	.	12	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	14	155	.	.
Glas und Glaswaaren.										
a. grünes Hohlglas	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
b. weifses Hohlglas, auch Fenster- und Tafelglas.	1843	„	.	1	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
c—e. Spiegelglas, geschliffenes, farbiges Glas, auch Glaswaaren etc.	1843	„	1	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Häute, Felle und rohe Haare.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Holz, Holzwaaren etc.										
Brennholz	1843	Klftr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Bau- und Nutzholz *).										
1. Masten	1843	Stck.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
2. Bugsprieten, Spieren . . .	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
3. Blöcke oder Balken von hartem Holz.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
4. do. von weichem Holz .	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
5. Bretter	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
6. Latten	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.

*) Bei den zu dieser Kategorie gehörenden Artikeln lassen die Anschreibungen an den

16. Nord-America.		17. Süd-America.		18. West-Indien.		19. Summa.			20. Gesammt-Eingang im ganzen Zollverein.	21. Davon sind also durch die Ostseehäfen eingegangen.	22. Westl. Prov. der Preufs. Monarchie u. and. Staaten des Zollv.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.		Proc.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	.	.	25	14	39	1899	2,1	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	756	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	3	.	3	1861	0,1	.	.
.	.	.	.	.	.	23239	97545	120784	1329746	9,0	.	.
.	.	.	.	.	.	2993	24700	27693	888029	3,1	.	.
.	.	.	.	.	.	93013	68916	161929	1083938	14,9	.	.
.	.	.	.	.	.	765	8	773	59565	1,3	.	.
.	.	.	.	.	.	100	238	338	72589	0,4	.	.
.	6	.	.	.	.	325	575	900	89324	1,0	.	.
.	.	.	.	.	.	1	.	1	1994	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	8	17	25	1760	1,4	.	.
.	.	.	.	.	.	8	.	8	1459	0,5	.	.
.	.	.	.	.	.	1745	1382	3127	39777	7,8	296	.
.	.	.	.	.	.	2727	3971	6698	39488	16,9	552	.
.	.	.	.	.	.	8770	950	9720	44847	21,6	420	.
.	.	.	.	.	.	85	40	125	40549	0,3	1	.
.	.	.	.	.	.	38	6	44	41373	0,1	52	.
.	.	.	.	.	.	56	17	73	46253	0,1	95	.
.	.	.	.	.	.	2747	2761	5508	265081	2,1	54	.
.	.	.	.	.	.	4675	3844	8519	278828	3,1	79	.
232	.	.	.	.	.	4709	3204	7913	353442	2,2	.	57
.	.	.	.	.	.	86	131	217	58584	0,3	.	.
.	.	.	.	.	.	110	148	258	57930	0,4	.	.
.	.	.	.	.	.	133	71	204	62769	0,3	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	21	3	24	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	33	.	33	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	9	15	24	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1559	3	1562	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1030	152	1182	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1114	88	1202	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	98161	31308	129469	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	103080	19860	122940	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	118412	12952	131364	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	26970	11	26981	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	7380	.	7380	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	8460	.	8460	.	.	.	.

übrigen Grenzen des Zollvereins eine Vergleichung mit dem Gesammt-Eingang nicht zu.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland. in fremden Schiffen.	1. Rufsland. in einheim. Schiffen.	2. Hamburg. in fremden Schiffen.	2. Hamburg. in einheim. Schiffen.	3. Bremen. in fremden Schiffen.	3. Bremen. in einheim. Schiffen.	4. Schweden. in fremden Schiffen.	4. Schweden. in einheim. Schiffen.
7. Stangen	1843	Stck.	3300	.	.	.	.	.	1032	355
	1844	„	1200	.	.	.	.	.	1789	260
	1845	„	1560	.	.	.	.	.	1981	300
8. Planken, Bohlen	1843	„	2460	986	.	.	.	.	4740	180
	1844	„	1140	720	.	.	.	.	4140	.
	1845	„	720	340	.	.	3	.	1410	.
9. Tonnenbänder	1843	Schock	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	1
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Holzwaaren, grobe, u. feine	1843	Ctr.	73	32	21	23	.	.	2	4
	1844	„	11	15	48	.	.	.	1	.
	1845	„	16	150	24	18	2	.	.	.
Hopfen	1843	„	.	.	47	4	7	.	29	.
	1844	„	.	.	84	.	61	.	.	.
	1845	„	.	.	141	.	.	.	.	.
Kalk und Gips, gebrannter	1843	Tonnen.	.	.	.	.	.	.	3162	1498
	1844	„	.	.	10	.	.	.	5173	990
	1845	„	.	.	.	.	.	.	4246	1184
Karden oder Weberdisteln.	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	13	.	.	.	25	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Kupfer und Messing										
1. rohes	1843	„	164	10124	28	.	.	.	5858	.
	1844	„	4027	7189	.	.	.	.	5004	375
	1845	„	817	9239	175	.	120	.	8023	325
2. geschmiedetes etc., Kupfer- und Messingwaaren	1843	„	.	1	4	1	.	.	.	.
	1844	„	5	1	9	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	18	.	.	.	.	.
Leder und Lederwaaren.										
lohgahres etc. Leder	1843	„	.	562	1	.	.	.	.	.
	1844	„	80	897	1	.	.	.	.	.
	1845	„	122	1422	1	.	.	.	.	.
Lederwaaren	1843	„	.	16	.	.	.	.	.	.
	1844	„	1	30	1	.	.	.	.	.
	1845	„	.	1	2	.	.	.	.	.
Leinengarn, Leinwand etc.										
Garn, rohes	1843	„	.	.	1	.	.	.	.	.
	1844	„	.	33	3	.	.	.	.	.
	1845	„	.	177	6	.	.	.	.	.
do. gebl. gefärbtes, auch Zwirn.	1843	„	.	.	4	2	.	.	.	.
	1844	„	.	.	4	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	4	.	.	.	.	.
Graue Packleinwand und Segeltuch.	1843	„	27	1053	.	.	.	.	1	.
	1844	„	48	965	.	.	.	.	2	.
	1845	„	60	1093	2	.	3	.	.	.

5. Norwegen.		6. Dänemark.		7. Niederlande.		8. Belgien.		9. Grofs-Britannien.		10. Frankreich.		11. Spanien.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
300	.	.	.	.	.	.	.	.	30	.	8	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.
.	.	.	.	.	3417	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1264	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1966	.	.	.	.	.	.	.	.
2	.	.	8	22	1	3	12	4	227	9	27	.	.
.	21	2	3	.	7	76	.	72	125	4	16	.	.
47	6	4	45	.	10	24	.	49	77	41	.	.	.
.	.	.	.	40	25	73	30	.	153	.	.	.	.
.	.	2	.	64	.	23	.	34	17	.	.	.	.
.	.	.	51	.	20	9	54	.	102	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	.	.	.	.
.	.	.	61	.	.	.	.	.	.	42	837	.	.
.	.	53	15	.	.	.	.	.	21	193	1596	.	.
.	.	.	101	.	.	.	.	.	.	987	505	.	.
.	.	.	7	.	.	.	.	11	1755	.	.	.	.
.	.	.	75	.	.	.	.	73	723	.	.	.	.
.	.	348	.	.	.	.	.	41	100	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	5	1	55	88	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	42	.	5	101	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	118	.	79	125	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	1	.	.	.	.	.	19	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	16	8	.	.	.
.	.	1	.	.	.	.	.	.	33	.	.	.	.
.	.	.	13	.	.	.	.	103	16	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	3	.	.	.	.	21	21	.	.	.	.
.	.	.	.	1	.	.	.	4	6	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1	.	23	1	.	.	.	.
.	.	.	2	3	22	.	22	9	98	.	.	.	.
.	.	.	.	15	4	.	1	39	40	.	.	.	.
12	.	.	2	.	5	.	.	.	103	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	12. Portugal. in fremden Schiffen.	12. Portugal. in einheim. Schiffen.	13. Oesterreich. in fremden Schiffen.	13. Oesterreich. in einheim. Schiffen.	14. Neapel. in fremden Schiffen.	14. Neapel. in einheim. Schiffen.	15. Türkei. in fremden Schiffen.	15. Türkei. in einheim. Schiffen.
7. Stangen	1843	Stck.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
8. Planken, Bohlen	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
9. Tonnenbänder	1843	Schock	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Holzwaaren, grobe u. feine	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	4	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	13	.	.	.	.	.	.
Hopfen	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Kalk und Gips, gebrannter	1843	Tonnen.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	nen.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Karden oder Weberdisteln.	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Kupfer und Messing.										
1. rohes	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
2. geschmiedetes etc., Kupfer- und Messingwaaren.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Leder und Lederwaaren										
lohgares etc. Leder	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Lederwaaren	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Leinengarn, Leinwand etc.										
Garn, rohes	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
do. gebl. gefärbtes, auch Zwirn.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Graue Packleinwand und Segeltuch.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.

16. Nord-America.		17. Süd-America.		18. West-Indien.		19. Summa.			20. Gesammt-Eingang im ganzen Zollverein.	21. Davon sind also durch die Ostseehäfen eingegangen.	22. Westl. Prov. der Preuss. Monarchie u. and. Staaten des Zollv.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.		Proc.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	.	.	4332	361	4693	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	2989	260	3249	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	3541	300	3841	.	.	.	.
86	.	.	.	.	.	7286	1166	8452	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	5580	758	6338	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	2133	341	2474	.	.	59	.
.	.	.	.	.	.	.	3417	3417	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	1265	1265	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	1966	1966	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	507	817	1324	15401	8,5	13	.
.	.	.	.	.	.	456	488	944	19630	4,8	281	.
.	.	.	.	.	.	341	320	661	20921	3,1	.	.
62	.	.	.	.	.	258	212	470	31305	1,5	.	.
189	.	.	.	.	.	457	17	474	26785	1,7	.	.
407	.	.	.	.	.	557	227	784	23624	3,3	.	.
.	.	.	.	.	.	3162	1498	4660	67640	6,8	.	.
.	.	.	.	.	.	5185	990	6175	101130	6,1	.	.
.	.	.	.	.	.	4246	1206	5452	114321	4,7	.	.
.	.	.	.	.	.	42	898	940	14887	6,3	.	.
.	.	.	.	.	.	284	1632	1916	13212	14,5	.	.
.	.	.	.	.	.	987	606	1593	16018	9,9	.	.
.	.	.	.	.	.	6075	11886	17961	59031	30,0	.	.
.	.	.	.	.	.	9104	8362	17466	45707	38,2	.	.
.	.	.	.	.	.	9524	9664	19188	44302	43,3	.	.
.	.	.	.	.	.	66	91	157	8578	1,8	5	.
.	.	.	.	.	.	62	103	165	10416	1,6	3	.
.	.	.	.	.	.	215	125	340	10863	3,1	13	.
.	.	.	.	.	.	1	564	565	6017	9,3	1817	.
.	.	.	.	.	.	81	897	978	6926	14,1	1564	.
.	.	.	.	.	.	123	1422	1545	9018	17,1	2286	.
.	.	.	.	.	.	1	36	37	2547	1,4	.	.
.	.	.	.	.	.	10	46	56	2451	2,3	.	.
.	.	.	.	.	.	3	34	37	2578	1,4	.	.
.	.	.	.	.	.	104	29	133	61318	0,2	.	.
.	.	.	.	.	.	3	33	36	64892	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	27	201	228	65757	0,3	.	.
.	.	.	.	.	.	11	8	19	17976	0,1	.	.
.	.	.	.	.	.	16	.	16	21508	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	28	1	29	21685	0,1	.	.
.	.	.	.	.	.	40	1197	1237	9826	12,5	.	.
.	.	.	.	.	.	104	1010	1114	10638	10,4	51	.
.	.	.	.	.	.	77	1203	1280	9416	13,5	46	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland. in fremden Schiffen.	1. Rufsland. in einheim. Schiffen.	2. Hamburg. in fremden Schiffen	2. Hamburg. in einheim. Schiffen	3. Bremen. in fremden Schiffen.	3. Bremen. in einheim. Schiffen.	4. Schweden. in fremden Schiffen.	4. Schweden. in einheim. Schiffen.
Rohe, gebleichte, gefärbte Leinewand etc.	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	44	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	39		.	.	.	.	.
Material-, Specerei- auch Conditor-Waaren und andere Consumtibilien.										
Bier in Fässern	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Branntwein aller Art, Arrac, Rum, Franzbranntwein.	1843	„	.	.	192	99	2161	80	.	.
	1844	„	.	10	588	110	1370	.	.	.
	1845	„	.	.	213	17	3059	.	1	.
Essig in Fässern	1843	„	.	.	6	3	.	.	.	.
	1844	„	.	.	16	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	23	.	.	.	.	.
Bier und Essig in Flaschen oder Kruken.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Oel in Flaschen oder Kruken	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Wein	1843	„	.	66	1066	632	316	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	13	1960	529	143	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	16	.	2047	280	292	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
Butter	1843	„	.	1	11	.	.	11	.	.
	1844	„	.	.	3	.	.	.	.	.
	1845	„	4	.	7	.	.	.	.	.
Fische.										
1. Fische, getrocknete, gesalzene, geräucherte etc.	1843	„	.	38	39	8	.	.	.	.
	1844	„	.	75	23	.	.	.	.	.
	1845	„	31	103	4	5	.	.	.	2
2. Heringe	1843	Tonnen.	.	1	2	.	.	.	.	.
	1844		.	2	3	.	81	18	.	.
	1845	„	.	.	37	.	330	.	185	.
Fleisch, geräuchertes etc.	1843	Ctr.	.	10	19	2	4	.	4	.
	1844	„	2	26	24	16	3	.	.	.
	1845	„	.	22	40	12	.	.	2	.
Früchte.										
Südfrüchte, frische	1843	„	.	.	182	42	.	.	.	.
	1844	„	.	.	303	46	.	.	.	.
	1845	„	.	.	241	4	.	.	.	.
do. getrocknete	1843	„	.	.	2780	676	278	.	.	.
	1844	„	.	.	3870	236	594	.	.	.
	1845	„	.	.	2385	325	2569	.	.	.

5. Norwegen.		6. Dänemark.		7. Niederlande.		8. Belgien.		9. Grofs-Britannien.		10. Frankreich.		11. Spanien.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	.	.	.	3	.	10	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1	.	13	.	.	.	.	.
.	.	.	.	3	.	.	.	.	1	.	.	.	.
.	.	1	.	.	.	.	.	2789	7661	.	.	.	.
.	.	.	1	.	.	.	.	3581	8457	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1743	9853	.	.	.	.
10	.	174	97	2085	220	.	.	735	6221	128	207	.	.
.	.	40	25	3122	314	.	.	1595	4167	15	452	.	.
.	.	203	7	3643	884	.	1	785	4974	87	441	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	236	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	176	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	54	218	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	24	1224	.	1	.	.
.	.	.	1	1	.	.	.	1277	451	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	2274	247	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	12	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	11	.	.
.	.	91	39	365	6	.	.	135	1331	22311	77040	2904	1115
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	4	120	25	174	27	74	.	368	812	16685	93758	2343	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	.	529	22	179	26	15	.	669	875	21955	80565	2669	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	2426	9	14	3	.	.	.	7	.	1	.	.
.	.	2719	.	1	12	.	.	2	6	.	.	.	.
6	.	2001	4	1	5	.	.	.	11	1	.	.	.
1335	490	91	3758	1352	66	.	.	11	27	3	24	.	143
1315	77	190	2373	847	171	.	.	36	81	.	38	.	.
1115	1	526	2490	269	57	.	.	1	20	1	21	.	.
30148	4513	842	1056	1460	108	.	.	120526	34098	.	.	.	.
75290	17343	1634	3651	1433	282	.	.	89915	25931	.	.	.	.
03637	12160	2168	1338	1543	1571	.	.	80194	8701	.	.	.	.
5	.	72	.	3	.	.	.	.	2	3	.	.	.
.	.	197	.	.	.	.	.	.	12	.	3	3	.
.	.	124	.	.	.	.	.	3	166	.	5	.	.
.	.	2028	348	1175	84	.	.	.	.	.	1	207	.
341	.	2301	847	1394	.	.	.	.	28	.	.	661	.
.	.	1707	127	501	.	.	.	.	20	.	.	1067	.
.	.	134	20	272	2	.	1	311	792	26	247	823	281
.	1	278	79	3139	1191	370	156	16	373	28	235	1678	15
.	.	117	6	177	.	.	.	836	14870	308	77	1108	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	12. Portugal. in fremden Schiffen.	12. Portugal. in einheim. Schiffen.	13. Oesterreich. in fremden Schiffen.	13. Oesterreich. in einheim. Schiffen.	14. Neapel. in fremden Schiffen.	14. Neapel. in einheim. Schiffen.	15. Türkei. in fremden Schiffen.	15. Türkei. in einheim. Schiffen.
Rohe, gebleichte, gefärbte Leinewand, etc.	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Material-, Specerei- auch Conditor-Waaren und andere Consumtibilien.										
Bier in Fässern	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Branntwein aller Art, Arrac, Rum, Franzbranntwein.	1843	„	.	.	10	.	33	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	8	.	.	2	.	.
Essig in Fässern	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Bier und Essig in Flaschen oder Kruken.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Oel in Flaschen oder Kruken	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Wein	1843	„	2614	34	.	.	862	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	376	.	.	19	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	2104	170	.	.	35	3	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
Butter	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	1	.	.	.	.	.	.
Fische.										
1. Fische, getrocknete, gesalzene, geräucherte etc.	1843	„	.	.	.	.	7	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
2. Heringe	1843	Tonnen.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844		.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Fleisch, geräuchertes etc.	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	4	.	.
Früchte.										
Südfrüchte, frische	1843	„	.	5	.	.	5123	.	.	.
	1844	„	.	2	.	.	2318	.	.	.
	1845	„	.	25	.	.	3566	.	.	.
do. getrocknete	1843	„	.	10	9425	.	3092	.	19810	.
	1844	„	.	3	3573	7146	1224	.	16925	46
	1845	„	.	20	4356	4869	3371	182	13392	186

16. Nord-Amerika.		17. Süd-Amerika.		18. West-Indien.		19. Summa.			20. Gesammt-Eingang im ganzen Zollverein.	21. Davon sind also durch die Ostseehäfen eingegangen. Proc.	22. Westl. Prov. der Preufs. Monarchie. And. Staaten des Zollv.*	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	.	.	.	13	13	30712	0,0	.	.
.	.	.	.	.	.	14	45	59	25108	0,2	.	.
.	.	.	.	.	.	3	40	43	27306	0,2	.	.
.	.	.	.	.	.	2790	7667	10457	11374	91,9	.	.
.	.	.	.	.	.	3581	8485	12066	13594	88,7	.	.
.	.	.	.	.	.	1743	9867	11610	12956	89,6	.	.
907	.	.	.	.	.	6720	7262	13982	36849	37,9	1	.
539	.	.	.	.	.	7470	5276	12746	48026	26,5	2	.
.	18	.	.	.	.	8152	6468	14620	54019	27,0	5	.
.	.	.	.	.	.	19	239	258	1395	18,5	.	.
.	.	.	.	.	.	16	176	192	1313	14,6	.	.
.	.	.	.	.	.	151	218	369	1344	27,4	.	.
.	.	.	.	.	.	24	1229	1253	1409	88,0	.	.
.	.	.	.	.	.	1278	452	1730	1995	86,9	.	.
.	.	.	.	.	.	2276	253	2529	2711	93,2	.	.
.	.	.	.	.	.	.	14	14	107	13,0	.	.
.	.	.	.	.	.	.	9	9	242	3,7	.	.
.	.	.	.	.	.	1	11	12	119	10,0	.	.
.	.	.	.	.	.	31946	81403	113349	319196	35,8	3484	51
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	*2790	105
.	.	.	.	.	.	24018	96516	120534	316650	38,0	2459	75
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	*2613	300
.	.	.	.	.	.	30994	83109	114103	280423	40,6	3363	455
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	*2424	362
.	.	.	.	.	.	2532	48	2580	48204	5,3	.	.
.	.	.	.	.	.	2734	19	2753	39471	6,9	.	.
.	.	.	.	.	.	2027	22	2049	30703	6,6	.	.
.	.	.	.	.	.	2838	4555	7393	52104	14,1	.	.
.	.	.	.	.	.	2727	2815	5542	49055	11,3	.	.
.	.	.	.	.	.	2046	2697	4743	43158	10,9	.	.
.	.	.	.	.	.	282980	39940	322920	338959	95,2	.	.
.	.	.	.	.	.	368356	47227	415583	445088	93,4	.	.
.	.	.	.	.	.	278174	24107	302281	338366	89,3	.	.
.	.	.	.	.	.	128	28	156	8323	1,8	.	.
.	31	.	.	.	.	288	89	377	8278	4,4	.	.
.	.	.	.	.	.	319	209	528	8403	6,2	.	.
.	.	.	.	.	.	8776	496	9272	56739	16,3	.	.
.	.	.	.	.	.	7353	923	8276	52176	15,8	.	.
.	.	.	.	.	.	7084	177	7261	55084	13,1	.	.
.	.	.	.	.	.	37157	2099	39256	151274	25,9	.	.
.	.	.	.	.	.	31761	14091	45852	143200	32,0	.	.
.	.	.	.	.	.	28756	39000	67756	195121	34,7	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Schweden.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
Obst, gebackenes etc. . . .	1843	Ctr.	.	.	39	1	.	.	.	.
	1844	„	.	.	14	3	1	.	.	.
	1845	„	.	.	8	3	.	.	.	.
Gewürze.										
1. Galgant, Ingber, Cardamomen, Kubeben, Nelken.	1843	„	.	.	184	71	.	.	.	.
	1844	„	.	.	275	76	.	.	.	.
	1845	„	.	.	338	27	8	.	.	.
2. Pfeffer und Piement . . .	1843	„	.	.	1049	231	1699	.	.	.
	1844	„	.	.	1395	73	1199	.	.	.
	1845	„	.	.	1179	35	3292	.	.	.
3. Zimmt	1843	„	.	.	329	54	30	.	.	.
	1844	„	.	.	359	74	153	11	.	.
	1845	„	.	.	326	24	3	.	.	.
Kaffee	1843	„	.	.	13382	2779	2917	182	.	.
	1844	„	.	.	17036	2564	1449	50	.	.
	1845	„	.	1	21153	2518	2150	.	20	.
Kakao	1843	„	.	.	98	68	.	.	.	.
	1844	„	.	.	142	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	196	.	4	104	.	.
Käse	1843	„	.	.	10	4	.	.	.	.
	1844	„	.	.	45	7	.	.	.	.
	1845	„	.	.	95	.	.	.	.	.
Konfitüren, Kaviar, Sago, Oliven etc.	1843	„	.	38	72	10	6	.	.	.
	1844	„	1	34	82	9	1	.	.	.
	1845	„	.	36	65	2	.	.	.	.
Kraftmehl, Nudeln, Stärke, Graupe, Mehl etc.	1843	„	.	29	.	1	.	.	.	.
	1844	„	.	41	5	.	.	.	.	.
	1845	„	2	46	2	.	1	.	.	.
Muschel- oder Schaalthiere aus der See.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Reifs	1843	„	.	.	2196	434	11913	430	528	.
	1844	„	.	.	2694	131	7489	890	1505	.
	1845	„	.	1	1250	103	8918	.	.	.
Salz. * Darunter für den kaufmännischen Transito.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
Syrup	1843	„	.	.	37	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	54	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	18	.	.	.	.	.
Taback.										
1. Taback, roher	1843	„	.	52	1445	36	5565	38	.	.
	1844	„	.	.	1441	19	7329	49	.	.
	1845	„	.	.	1145	.	8019	.	.	.

5. Norwegen.		6. Dänemark.		7. Niederlande.		8. Belgien.		9. Grofs-Britannien.		10. Frankreich.		11. Spanien.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden. Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	106	1500	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	200	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	128	.	.
.	.	.	4	730	40	.	.	30	103	105	44	.	.
.	.	1	1	73	.	.	.	7	148	32	34	.	.
.	.	.	.	61	4	.	.	20	305	26	68	.	.
.	.	.	.	799	26	241	.	769	5083	.	5	.	.
.	.	12	.	1108	19	542	730	459	3184	.	.	.	.
.	.	1	.	476	7	924	485	3193	9681	.	.	.	.
.	.	.	.	145	.	.	.	595	1486	.	1	.	.
.	.	7	.	32	.	.	.	96	1564	.	.	.	.
.	.	.	.	1	26	.	.	452	1913	.	.	.	.
.	.	249	1572	34271	2499	.	3	756	908	.	79	.	.
.	.	251	27	43314	6351	1	68	118	120	.	369	.	.
.	.	30	21	36822	7287	498	395	1124	3048	201	367	.	.
.	.	.	.	9	.	.	.	.	1	.	.	.	.
.	.	.	.	141	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	5	.	435	.	.	.	.	4	.	.	.	.
2	.	62	4	2336	460	.	1	10	43	.	5	.	.
.	.	83	.	4001	298	.	.	8	38	.	1	.	.
.	.	45	1	3292	727	.	1	18	54	.	3	.	.
.	.	5	1	.	3	.	.	3	19	57	95	.	.
.	.	2	.	5	1	.	.	1	16	11	96	.	.
.	.	4	.	.	.	.	1	6	19	39	47	.	.
.	.	29	.	3	.	.	.	.	90	.	.	.	.
.	2	47	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
.	.	31	.	.	1	.	.	.	13	.	.	.	.
63	12	56	.	.	.	.	.	4	31	.	.	.	.
93	.	69	.	.	1	.	.	6	6	.	.	.	.
40	9	32	.	.	.	.	.	1	6	.	.	.	.
.	.	3072	10998	602	3	.	2	8444	17897	.	.	.	.
.	.	4799	9772	3075	50	176	.	4652	26997	957	2	.	.
.	.	13141	103	6726	812	62	1	15288	42460	949	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	35096	534469	.	17522	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	149099	735218	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	13943	686124	.	.	.	10419
.	.	.	.	.	.	.	.	.	* 8989	.	.	.	* 10419
.	.	1	2	.	1	.	3	4644	9647	.	266	.	.
.	.	.	.	240	3	.	.	129	603	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	191	6409	.	.	.	.
.	.	21	.	756	60		.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	1	267	20		.	30	112	.	.	.	.
.	.	2	.	949	27		.	40	112	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	12. Portugal.		13. Oesterreich.		14. Neapel.		15. Türkei.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.
Obst, gebackenes etc.	1843	Ctr	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	11	.	.	.	.
Gewürze.										
1. Galgant, Ingber, Cardamomen, Kubeben, Nelken.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
2. Pfeffer und Piement	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
3. Zimmt	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaffee	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	48	.	.	.	.
	1845	„	.	1	.	.	.	.	.	.
Kakao	1843	„	.	.	27	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	2	.	.	.	.	.	.
Käse	1843	„	.	.	2	.	.	.	.	.
	1844	„	.	1	.	2	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	5	.	.	.	.
Konfitüren, Kaviar, Sago, Oliven etc.	1843	„	.	1	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	4	.	.	.	.
	1845	„	.	5	6	.	.	.	.	.
Kraftmehl, Nudeln, Stärke, Graupe, Mehl etc.	1843	„	.	.	.	.	103	.	.	.
	1844	„	.	.	.	3	.	.	.	.
	1845	„	.	1	13	.	195	2	.	.
Muschel- oder Schaalthiere aus der See.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Reifs	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	7	.	.	.	1	.	.
Salz. * Darunter für den kaufmännischen Transito.	1843	„	.	101186	.	.	.	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	53124	.	.	.	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	167912	.	.	.	.	.	.
		„	.	* 81582	.	.	.	.	.	.
Syrup	1843	„	.	1	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Taback.										
1. Taback, roher	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.

16. Nord-America.		17. Süd-America.		18. West-Indien.		19. Summa.			20. Gesammt-Eingang im ganzen Zollverein.	21. Davon sind also durch die Ostseehäfen eingegangen.	22. Westl. Prov. der Preufs. Monarchie u. and. Staaten des Zollv.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.		Proc.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	.	.	189	1501	1690	72505	2,3	.	.
.	.	.	.	.	.	16	204	220	60542	0,3	.	.
.	.	.	.	.	.	27	162	189	65325	0,2	.	.
23	.	.	.	.	.	1085	270	1355	11776	11,5	.	.
46	.	.	.	.	.	441	259	700	8737	8,0	.	.
24	.	.	.	.	.	496	404	900	10843	8,3	.	.
52	.	.	.	.	.	4609	5345	9954	36556	27,2	.	.
62	.	.	.	.	.	4790	4006	8796	36391	24,1	.	.
721	49	.	.	.	.	9805	10257	20062	65478	30,6	.	.
.	.	.	.	.	.	1112	1541	2653	16486	16,0	.	.
37	.	.	.	.	.	684	1649	2333	12228	19,0	.	.
.	.	.	.	.	.	789	1963	2752	12413	22,1	.	.
391	68	.	.	.	.	52365	8095	60460	885332	6,8	.	.
224	.	.	.	2273	610	64696	10239	74935	950919	7,8	.	.
461	.	11797	49	.	.	74851	13687	88538	1074893	8,2	.	.
.	.	.	.	.	.	135	69	204	9592	2,1	.	.
.	.	.	.	.	.	283	.	283	13686	2,0	.	.
.	.	.	.	.	.	644	110	754	10770	7,0	.	.
.	.	.	.	.	.	2438	517	2955	68799	4,0	60	.
.	.	.	.	.	.	4137	347	4484	65622	6,8	.	.
.	.	.	.	.	.	3462	792	4254	65708	6,4	83	.
.	.	.	.	.	.	150	167	317	5629	5,6	.	.
.	.	17	.	62	.	190	160	350	6376	5,9	.	.
.	.	43	.	.	.	164	110	274	6849	4,0	.	.
.	.	.	.	.	.	135	126	261	4032	6,4	43	.
.	.	.	.	.	.	52	48	100	6785	1,4	92	.
.	.	.	.	.	.	331	63	394	6004	6,5	91	.
.	.	.	.	.	.	123	43	166	4146	4,0	.	.
.	.	.	.	.	.	170	7	177	3224	5,8	.	.
.	.	.	.	.	.	73	15	88	2783	3,1	.	.
11604	1054	.	.	.	.	38391	30819	69210	226040	30,6	.	.
12205	1537	.	.	.	.	37591	39379	76970	228101	33,3	.	.
8583	5271	.	.	.	.	54951	48759	103710	243365	42,6	.	.
.	.	.	.	.	.	35096	653177	688273	941241	73,1	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	* 34707	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	149099	788342	937441	1197574	78,4	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	* 55454	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	13943	864455	878398	1209475	72,6	.	.
.	.	.	.	.	.	.	* 100990	* 100990	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	4682	9920	14602	25798	56,6	22641	5849
.	.	.	.	.	.	423	606	1029	13684	7,5	22596	5088
383	.	.	.	.	.	592	6409	7001	20976	33,3	26240	20005
.	.	.	.	.	.	7827	186	8013	311450	2,5	.	.
.	.	.	.	.	.	9097	201	9298	319524	2,9	.	.
266	.	.	59	.	.	10131	198	10629	396363	2,6	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Schweden.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.
2. Taback, fabricirter	1843	Ctr.	.	6	329	19	475	.	4	.
	1844	„	27	.	328	16	445	3	.	.
	1845	„		11	278	3	152	.	.	.
3. Cigarren	1843	„		.	206	29	805	75	.	.
	1844	„	.	.	368	41	1472	31	3	.
	1845	„	.	.	477	52	1473	.	.	.
Thee	1843	„	.	1	314	37	64	.	.	.
	1844	„	5	1	507	41	35	.	.	.
	1845	„	2	.	428	9	.	.	.	.
Zucker.										
1. Brot-, Hut- etc. Zucker, Rohzucker und Farin.	1843	„	.	.	306	108	1	.	.	.
	1844	„	.	.	486	.	85	.	.	.
	1845	„	.	.	11	.	.	.	.	.
2. Rohzucker für Siedereien.	1843	„	.	.	65109	22733	5119	1329	.	.
	1844	„	.	.	30532	14654	17159	.	9633	.
	1845	„	.	.	45619	5572	4182	4480	3514	.
Oel in Fässern	1843	„	136	5853	207	65	.	.	.	.
	1844	„	956	8415	290	6	.	.	.	.
	1845	„	4833	13969	316	11	.	.	.	.
Olein	1843	„	.	1512	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	3628	.	.	.	.	.	.
	1845	„	2762	2861	.	.	.	.	.	.
Kokosnufs-, Palm-, Wallrath-Oel.	1843	„	.	.	.	4	370	.	.	.
	1844	„	.	.	40	.	252	.	.	.
	1845	„	.	.	869	722	2643	.	.	.
Papier und Pappwaaren	1843	„	.	.	87	2	.	.	1	1
	1844	„	.	.	74	.	.	.	.	1
	1845	„	.	.	20	.	.	.	.	2
Seife, grüne und schwarze, gemeine weifse, feine.	1843	„	.	117	10	1	.	.	.	.
	1844	„	5	36	1	.	.	.	.	.
	1845	„	8	248	9	.	.	.	.	.
Seilerwaaren	1843	„	20	996	.	.	.	.	7	.
	1844	„	.	1665	.	.	.	.	8	.
	1845	„	195	2127	1	.	.	.	.	.
Steine.										
Bruch- und behauene Steine aller Art, Mauersteine.	1843	Last.	.	.	46	2	35	2	71	3
	1844	„	.	.	32	6	25	.	68	8
	1845	„	.	.	102	83	93	.	108	2
Steinkohlen	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Stroh-, Rohr- und Bast-Waaren.	1843	„	409	1127	10	.	.	.	1	.
	1844	„	629	232	.	.	.	.	.	.
	1845	„	565	2025	3	.	1	.	.	.

5. Norwegen.		6. Dänemark.		7. Niederlande.		8. Belgien.		9. Grofs-Britannien.		10. Frankreich.		11. Spanien.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	3	34	1410	350	.	1	1	4	.	.	.	.
.	.	26	27	1900	77	.	.	.	1	.	.	.	.
.	.	18	29	2049	58	.	.	.	1	.	.	.	.
.	.	1	4	36	1	.	7	5	21	.	.	.	.
.	.	6	1	81	6	.	2	.	3	.	.	.	.
.	.	.	.	36	10	.	2	.	18	.	.	.	.
.	.	.	.	78	12	.	.	19	454	.	.	.	.
.	.	56	.	97	.	.	.	157	887	.	.	.	.
.	.	4	.	176	.	.	.	178	1406	.	.	.	.
.	.	.	.	665	1	.	.	.	841	.	.	.	.
.	.	.	.	728	.	.	.	162	200	.	.	.	.
.	.	.	.	144	.	.	.	15	59	.	.	.	.
.	.	.	1289	72784	31572	.	.	72027	65536	.	528	.	.
.	.	1590	6082	53413	46262	.	.	30533	73569	.	.	.	.
.	.	3512	5421	67832	10712	.	.	61636	83328	4134	180	.	.
.	.	19	220	3	.	.	.	182	4	492	213	.	.
.	.	10	49	20	.	.	.	21	17	14	1128	9182	10917
.	.	53	.	3200	.	.	.	895	4292	271	438	4098	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	1138	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	59	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	4277	1418	829	56	12975	69170	2859	1359	.	.
.	.	.	.	2435	.	.	.	8012	67257	950	186	.	.
.	.	.	.	7153	1822	104	.	6748	41442	.	.	.	.
.	.	4	.	12	.	6	3	.	15	3	413	.	.
.	.	.	.	12	.	13	.	.	.	5	364	.	.
.	.	.	.	6	.	11	1	6	2	170	222	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	13	67	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	199	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	20	2	310	10	.	.
.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	3	.	.	.	.	28	2	.	.	.	.
39	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.
.	5	285	78	1962	77	165	.	270	782	124	11	.	.
.	.	44	4	2480	226	74	.	820	941	25	.	.	.
.	.	87	10	1622	221	292	208	430	463	8	.	.	.
507	.	.	.	.	.	.	.	696144	2291278	.	.	.	.
.	.	.	312	.	.	.	.	417837	1182633	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	878718	3043636	.	.	.	.
.	.	23	4	47	71	.	148	13	50	.	.	20	.
.	11	.	.	226	407	10	218	90	181	.	.	2	.
.	.	4	2	38	233	.	.	41	28	.	17	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	12. Portugal.		13. Oesterreich.		14. Neapel.		15. Türkei.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
2. Taback, fabrizirter	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
3. Cigarren	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Thee	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Zucker.										
1. Brot-, Hut- etc. Zucker, Rohzucker und Farin.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	1	.	.	.	.	.	.
2. Rohzucker für Siedereien.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Oel in Fässern	1843	„	.	.	8302	.	19979	.	.	.
	1844	„	.	.	234	1192	133	.	.	.
	1845	„	.	21	2373	2362	36057	.	.	.
Olein	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Kokosnufs-, Palm-, Wallrath-Oel.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Papier und Pappwaaren	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Seife, grüne und schwarze, gemeine weifse, feine.	1843	„	.	.	8	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	31	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	7	.	.	.	.
Seilerwaaren	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Steine.										
Bruch- und behauene Steine aller Art, Mauersteine.	1843	Last.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Steinkohlen	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Stroh-, Rohr- und Bast-Waaren.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.

16. Nord-America.		17. Süd-America.		18. West-Indien.		19. Summa.			20. Gesammt-Eingang im ganzen Zollverein.	21. Davon sind also durch die Ostseehäfen eingegangen.	22. Westl. Prov. der Preufs. Monarchie u. and. Staaten des Zollv.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.		Proc.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
71	.	.	.	.	.	1301	423	1724	26194	6,5	136	4
1	.	.	.	.	.	2728	130	2858	29637	9,6	464	62
41	.	.	.	.	.	2573	108	2681	27281	9,8	118	342
8	.	.	.	.	.	1117	137	1254	30881	4,0	4	.
4	.	.	.	6	13	1950	100	2050	40021	5,1	1	.
9	.	13	7	.	.	2054	90	2144	44431	4,8	.	.
18	.	.	.	.	.	616	504	1120	6599	16,9	.	.
28	.	.	.	.	.	1042	929	1971	8153	24,1	.	.
.	.	.	.	.	.	856	1416	2272	8092	28,0	.	.
												.
.	.	.	.	.	.	972	952	1924	240458	0,8	12262	324
.	.	.	.	.	.	1461	201	1662	236641	0,7	2449	80
.	.	.	.	.	.	170	60	230	144180	0,1	7685	4198
27557	6310	3725	.	11546	.	257867	129297	387164	1330368	29,1	.	.
2125	.	78109	13339	25708	28541	248802	182447	431249	1393484	30,9	.	.
.	.	133126	9573	5588	.	329143	119666	448809	1495015	30,0	.	.
.	.	.	.	.	.	29355	6372	35727			.	.
.	.	.	.	.	.	10984	21724	32708	170199	20,1	.	.
.	.	.	.	.	.	52114	21093	73207	135267	26,9	.	.
.	.	.	.	.	.	„	2650	2650	241625	32,6	.	.
.	110	.	.	.	.	„	3797	3797			.	.
.	.	.	.	.	.	2762	2861	5623			.	.
.	.	.	.	.	.	21310	72007	93317	133835	69,6	.	.
.	.	.	.	.	.	11689	67443	79132	123660	63,9	.	.
.	.	.	.	.	.	17517	43986	61503	91873	66,9	.	.
.	.	.	.	.	.	113	434	547	13082	4,1	80	13
.	.	.	.	.	.	104	365	469	14542	3,2	218	.
1	.	.	.	.	.	215	227	442	15109	2,9	257	66
.	.	.	.	.	.	34	198	232	4179	5,5	.	.
.	.	5	.	.	.	11	269	280	4877	5,7	.	.
.	.	.	.	.	.	347	267	614	6014	10,2	.	.
.	.	.	.	.	.	33	996	1029	4474	23,0	.	.
.	.	.	.	.	.	36	1670	1706	5029	34,8	.	.
.	.	.	.	.	.	235	2131	2366	5769	40,9	.	.
.	.	.	.	.	.	3814	1036	4850	9044	53,6	8	9
.	.	.	.	.	.	4788	1280	6068	10744	56,4	6	.
.	.	.	.	.	.	4145	1028	5173	12723	40,6	99	.
.	.	.	.	.	.	696666	2291278	2987944	5138313	58,1	.	.
.	.	.	.	.	.	417837	1182945	1600782	3383710	47,2	204	.
.	.	.	.	.	.	878718	3043636	3922354	6339662	61,8	3316	.
.	.	.	.	.	.	524	1400	1924	9111	21,1	.	.
.	.	.	.	.	.	957	1073	2030	11388	17,8	.	.
.	.	.	.	.	.	652	2305	2957	7686	38.4	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Schweden	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
Talg und Stearin	1843	Ctr.	9729	64797	.	.	.	.	.	.
	1844	„	4755	51820	.	.	.	.	.	.
	1845	„	2729	17716	.	.	.	.	.	.
Theer, Daggert, Pech. * Asphalt.	1843	„	7048	.	105	.	.	.	6766	51
	1844	„	6518	311	38	.	.	.	6845	40
		„	.	.	.	*163	.	.	.	.
	1845	„	18932	406	1291	.	7	.	5050	288
		„	.	.	* 711	.	.	.	.	.
Thran	1843	„	1242	2556	649	3	3628	.	.	.
	1844	„	1817	8180	389	25	28	.	.	.
	1845	„	6507	11275	210	.	4968	2011	.	.
Töpferthon u. Töpferwaaren.										
Töpferthon	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Töpferwaaren, gemeine, Fayence oder Steingut, Porzellan.	1843	„	1	.	7	6	.	.	.	.
	1844	„	.	.	19	.	163	.	.	.
	1845	„	2	.	6	.	.	.	.	.
Wolle und Wollen-Waaren.										
Wolle, rohe und gekämmte.	1843	„	.	3764	.	.	.	.	.	.
	1844	„	138	2302	.	.	.	.	.	.
	1845	„	356	2939	.	.	.	.	.	.
Zinn- und Zinnwaaren.										
Zinn in Blöcken etc.	1843	„	.	.	469	50	.	.	.	.
	1844	„	.	.	10	.	18	.	.	.
	1845	„	.	.	145	.	14	.	.	.
Diverse Gegenstände.										
Gummi in Form v. Schuhen.	1843	„	.	.	16	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	147	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	67	.	.	.	.	.
Objecte, diverse	1843	„	58	364	52	27	76	3	12	.
	1844	„	16	1	138	3	226	12	2	.
	1845	„	4	119	153	1	140	2	45	.

5. Norwegen.		6. Dänemark.		7. Niederlande.		8. Belgien.		9. Grofs-Britannien.		10. Frankreich.		11. Spanien.	
in fremden.	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.	
.	.	.	19	.	.	.	.	.	60	831	167	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	1938	6383	.	.	.	.	7548	9128	.	.	.	.
.	.	2788	10098	.	.	.	.	6292	10326	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	1538	8226	.	.	.	.	2499	11964	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6287	2111	2563	13136	11366	.	.	263	.	461	.	.	.	.
0569	2622	6996	9576	.	2240	.	.	25	1022	.	.	.	.
0771	.	8187	11226	12091	.	.	.	3014	8750	.	.	.	.
.	.	.	.	5974	798	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	4928	6152	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	9658	1535	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	83	.	.	.	.	.	33	253	.	.	.	.
.	.	33	.	1	.	.	.	126	178	.	1	.	.
.	.	6	.	.	1	.	.	96	205	.	.	.	.
.	.	381	415	.	20	.	.	.	24	.	.	.	.
.	.	16	250	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	24	119	.	1	.	.	.	5	.	.	.	.
.	.	.	.	1307	282	.	.	5	744	.	.	.	.
.	.	.	.	927	153	.	.	26	122	.	.	.	.
.	.	.	.	1478	267	.	.	120	623	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	76	14	53	2	.	2	26	201	352	275	.	.
2	1	128	9	68	10	.	2	228	151	267	625	.	.
1	.	74	124	45	1	.	146	283	441	542	387	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	12. Portugal.		13. Oesterreich.		14. Neapel.		15. Türkei.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
Talg und Stearin	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Theer, Daggert, Pech.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	*58	.	.	.	.	.
		„	.	.	.	.	.	.	.	.
* Asphalt.	1845	„	.	.	8	.	.	.	.	.
		„	.	.	*8	.	.	.	.	.
Thran	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Töpferthon u. Töpferwaaren.										
Töpferthon	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Töpferwaaren, gemeine, Fayence oder Steingut, Porzellan.	1843	„	.	1	.	.	179	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	2	.	.	.	.	.	.
Wolle und Wollen-Waaren.										
Wolle, rohe und gekämmte.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Zinn und Zinnwaaren.										
Zinn in Blöcken etc.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Diverse Gegenstände.										
Gummi in Form v. Schuhen.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Objekte, diverse	1843	„	.	1	.	.	717	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	259	.	.	.
	1845	„	.	42	.	.	890	3	.	.

16. Nord-America.		17. Süd-America.		18. West-Indien.		19. Summa.			20. Gesammt-Eingang im ganzen Zollverein.	21. Davon sind also durch die Ostseehäfen eingegang. Proc.	22. Westl. Prov. der Preuss. Monarchie u. and. Staaten des Zollv.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	14	.	.	.	.	10560	65057	75617	114384	66,1	.	.
766	5	.	.	.	.	5521	51825	57346	92026	62,3	.	.
62	12	.	.	.	.	2791	17736	20527	35828	57,3	147	.
.	.	.	.	.	.	26850	16425	43275	149585	28,9	.	.
.	.	.	.	.	.	24743	21310	46053	156048	29,5	.	* 586
.	.	.	.	.	.	* 58	* 163	* 221	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	29621	23477	53098	154303	34,4	.	.
.	.	.	.	.	.	* 719	.	* 719	.	.	.	.
990	12815	.	.	.	.	84725	31492	116217	310133	37,4	.	.
970	9873	.	.	.	.	46824	33538	80362	281904	28,5	.	.
599	27782	.	.	.	.	144347	61226	205573	460685	44,6	.	.
.	.	.	.	.	.	5974	798	6772	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	4928	6152	11080	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	9658	1535	11193	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	516	410	926	28275	3,2	101	.
.	.	.	.	.	.	465	267	732	25899	2,8	115	.
.	.	.	.	.	.	224	279	503	27066	1,8	148	.
.	.	.	.	.	.	381	4223	4604	241448	1,9	.	.
.	.	.	.	.	.	154	2552	2706	303518	0,8	.	.
.	.	.	.	.	.	380	3064	3444	263019	1,3	.	.
.	.	.	.	.	.	1781	1076	2857	29846	9,5	.	.
.	.	.	.	.	.	981	275	1256	19453	6,4	.	.
.	.	.	.	.	.	1757	890	2647	27026	9,8	.	.
20	.	.	.	.	.	37	.	37	1341	2,7	.	.
48	.	.	.	.	.	198	4	202	1243	16,3	.	.
26	.	.	.	.	.	99	.	99	945	19,0	.	.
79	.	.	.	.	.	2043	1075	3118	.	.	.	.
04	.	.	.	.	29	2302	1156	3458	.	.	2	.
16	.	.	.	.	.	2684	1270	3954	.	.	3	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland. in fremden Schiffen.	1. Rufsland. in einheim. Schiffen.	2. Hamburg. in fremden Schiffen	2. Hamburg. in einheim. Schiffen	3. Bremen. in fremden Schiffen.	3. Bremen. in einheim. Schiffen.	4. Schweden in fremden Schiffen.	4. Schweden in einheim. Schiffen.
Summa	1843	Ctr.	57931	252976	115090	31030	79757	7740	185645	28
	1844	„	47871	159352	99078	24772	96959	12764	186214	50
	1845	„	99786	183377	113988	26011	88940	14437	72438	108
do.	1843	Tonnen.	.	1	2	.	.	.	3164	14
	1844		.	2	13	.	81	18	5173	9
	1845		.	.	37	.	330	.	4431	11
do.	1843	Schfl.	.	85	.	.	.	.	70	
	1844	„	263	591	.	.	.	11	.	
	1845	„	6	40	.	.	.	18	.	
do.	1843	Stck.	61591	1488	.	.	3	.	76664	31
	1844	„	23000	726	.	.	.	.	96761	20
	1845	„	28059	444	.	.	3	.	105627	13
do.	1843	Schock.	.	.	.	.	.	.	.	
	1844	„	.	.	.	.	.	.	4	
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	
do.	1843	Klftr.	35	4	.	.	.	.	51	
	1844	„	18	.	.	.	.	.	92	
	1845	„	46	5	.	.	.	.	87	
do.	1843	Schiffslasten.	.	.	46	2	35	2	71	
	1844		.	.	32	6	25	.	68	
	1845	„	.	.	102	83	93	.	108	

5. Norwegen.		6. Dänemark.		7. Niederlande.		8. Belgien.		9. Grofs-Britannien.		10. Frankreich.		11. Spanien.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
3224	2634	20945	72847	186091	41097	17572	8525	1219688	3515161	30619	119954	6963	1624
2408	2767	29938	96372	171716	68009	7437	8734	1023736	2586151	32804	112052	14997	11561
2291	20	99794	73100	196139	30221	19000	8237	1249870	4563293	40318	87277	12426	10419
0148	4513	842	1056	1460	108	.	.	120526	34098	.	.	.	.
5290	17343	1636	3651	1433	282	.	.	89915	25931	.	.	.	.
3637	12160	2168	1338	1543	1571	.	.	80194	8723	.	.	.	.
.	.	4415	1475	.	16	.	.	.	143	.	.	.	.
.	.	4071	1906	1	11	.	.	21	64	.	.	.	.
.	.	12698	3758	.	111	.	.	.	220	.	.	.	.
.	.	200	2	8	5	.	.	8	105	.	.	.	.
300	.	11	.	.	10	.	2	3	123	.	8	.	.
.	39	13	.	5	1	.	.	1	73	.	.	.	.
.	.	.	.	.	3417	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1264	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1966	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	5	285	78	1964	77	165	.	270	782	124	11	.	.
.	.	44	4	2480	226	74	.	820	941	25	.	.	.
.	.	87	10	1622	221	292	208	430	463	8	.	.	.

Benennung der Gegenstände. Eingang.	Jahr.	Gewicht und Anzahl.	12. Portugal.		13. Oesterreich.		14. Neapel.		15. Türkei.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
Summa	1843	Ctr.	2627	101240	30346	.	52417	.	19904	.
	1844	„	.	53518	6770	19597	13868	.	16925	4655
	1845	„	2104	168357	13812	13904	58200	4878	13392	1866
do.	1843	Tonnen.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844		.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
do.	1843	Schfl.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	12	.	.	2	.	.
do.	1843	Stck.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	1	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
do.	1843	Schock	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
do.	1843	Klftr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
do.	1843	Schiffslasten.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844		.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.

16. Nord-America.		17. Süd-America.		18. West-Indien.		19. Summa.			20. Westl. Prov. der Preufs. Monarchie u. and. Staaten des Zollv.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
8627	40911	3725	.	11546	.	2176775	4203548	6380323	64993	8644
6736	22758	81884	13339	34490	29363	1955889	3235883	5191772	60581	6467
7144	40188	144979	9688	5588	.	2430292	5267259	7697551	68122	27670
.	.	.	.	.	.	286142	41438	327580	.	.
.	.	.	.	.	.	373541	48217	421758	.	.
.	.	.	.	.	.	282420	25313	307733	.	.
.	.	.	.	.	.	4495	1728	6223	.	.
.	.	.	.	.	.	4356	2583	6939	.	.
.	.	.	.	.	.	13518	4149	17667	.	.
86	.	.	.	.	.	138594	32915	171509	.	.
.	.	.	.	.	.	120076	21143	141219	.	.
.	.	.	.	.	.	133710	13799	147509	59	.
.	.	.	.	.	.	.	3417	3417	.	.
.	.	.	.	.	.	4	1265	1269	.	.
.	.	.	.	.	.	.	1966	1966	.	.
.	.	.	.	.	.	86	131	217	.	.
.	.	.	.	.	.	110	148	258	.	.
.	.	.	.	.	.	133	71	204	.	.
.	.	.	.	.	.	3816	1036	4852	8	9
.	.	.	.	.	.	4788	1280	6068	6	.
.	.	.	.	.	.	4145	1028	5173	99	.

Der in vorstehende Nachweisung nur summarisch aufgenommene Eingang aus den daselbst nicht besonders genannten Ländern betrug:

		Centner.		Tonnen.		Scheffel.		Klafter.		Schiffslast.	
		in fremd. Schiffen.	in einh. Schiffen.	in fremd. Schiffen.	in einh. Schiffen.	in fremd. Schiffen.	in einh. Schiffen.	in fremd. Schiffen.	in einh. Schiffen.	in fremd. Schiffen.	in einh. Schiffen.
aus Lübeck . .	1843	8987	3343	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	7505	3631	.	.	.	.	.	.	.	15
	1845	6017	2051	.	.	.	.	.	.	6	15
- Hannover .	1843	71	.	.	.	10	.	.	.	856	46
	1844	36	.	.	.	.	.	.	.	1161	.
	1845	131	.	.	.	.	.	.	.	1397	.
- Mecklenb. .	1843	.	1635	.	164	.	9	.	89	.	1
	1844	644	645	.	.	.	.	.	85	59	.
	1845	3935	2340	80	337	802	.	.	.	.	.
- Afrika . . .	1843	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	3883	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Die Einfuhren aus Lübeck bestanden vorzugsweise aus Theer, Wein und altem Eisen, sodann aus Branntwein, Thee, Kaffee, getrockneten Südfrüchten und Holzwaaren; die Einfuhren aus Hannover, bis auf wenige Centner, nur aus altem Eisen und Steinen; die Einfuhren aus Mecklenburg in den Jahren 1843—44 fast nur aus altem Eisen, geschmiedetem Eisen zu feinen Sorten verarbeitet, groben Eisenwaaren, Heringen, Brennholz und Steinen; im Jahre 1845 traten zu diesen Artikeln Oelsaat und Roggen hinzu. Die Einfuhr aus Afrika endlich bestand aus Vogeldünger.

An Waaren, welche in der Nachweisung nicht genannt sind, gingen ein im Jahre:

		1843	1844	1845
Baumwollen-Waaren aus Grofsbritannien	Ctr.	31	21	22
Bürstenbinder-Waaren aus den Niederlanden und Grofs-Britannien	„	12	4	7
Federn aus Rufsland	„	132	66	81
Instrumente, mathematische, astronomische etc. aus Dänemark und Grofsbritannien	„	11	15	32
Kurze Waaren aus Grofsbritannien und Frankreich	„	49	36	42
Lichte aus Rufsland	„	115	92	81
Lumpen aus Rufsland	„	295	694	21
Pelzwerk aus Rufsland	„	5	384	3
Waaren aus Alabaster, Marmor etc., unechte Steine etc. aus Hamburg	„	6	5	6
Grofse Marmor-Arbeiten aus Hamburg und Grofsbritannien	„	386	61	577
Vieh aus Dänemark, den Niederlanden, Grofsbritannien	Stck.	311	130	105
Wollengarn aus Hamburg, Lübeck, Grofsbritannien	Ctr.	97	127	91
Wollenwaaren desgleichen	„	93	113	131
Zinnwaaren aus Grofsbritannien	„	2	7	25

Aus anderen, als den genannten Ländern, und von anderen, als den genannten Waaren, haben Einfuhren nicht stattgefunden.

Es würde hier zu weit führen, an die vorstehende Nachweisung eine Darstellung des Einfuhrhandels der preufsischen Ostseehäfen zu knüpfen; es mag für jetzt an einer Zusammenstellung der hauptsächlichsten daraus hervorgehenden Resultate genügen.

Wenn man von denjenigen Waaren, deren Einfuhr nach Stück- und Schockzahl angeschrieben ist — Vieh und Holz — sowie von der nach Schiffslasten notirten Einfuhr — den als Ballast dienenden Steinen — absieht, und die übrigen nicht nach dem Gewicht angeschriebenen Einfuhren auf Gewicht reduzirt, so ergiebt sich, dafs im Durchschnitt der vorliegenden drei Jahre von der gesammten durch Gewicht auszudrückenden Einfuhr-Menge 77,2 Proc., also mehr als drei Viertheile, von nur fünf Artikeln gebildet wurden, nämlich von

Steinkohlen	mit	37,0 Proc.
Heringen	»	13,2 »
Salz	»	10,9 »
Eisen (Roheisen, Stabeisen, Schienen)	»	10,6 »
Rohzucker für Siedereien	»	5,5 »

Die den genannten in der Quantität am nächsten stehenden acht Einfuhr-Gegenstände gaben zusammen nahe an 11 Procent, oder noch nicht ganz den neunten Theil der gesammten Einfuhr-Menge, nämlich:

Farbhölzer	1,9 Proc.
Thran	1,7 »
Wein	1,5 »
Oelsaat	1,4 »
Soda, Kupfervitriol, Mennige etc. . . .	1,3 »
Reis	1,1 »
Kokosnufs-, Palm- und Wallrathöl . .	1,0 »
Kaffee	1,0 »

Die übrigen zahlreichen Einfuhr-Gegenstände trugen mit kaum 12 Proc., also nicht ganz mit dem achten Theile, zur Bildung der Gesammt-Einfuhr bei.

In Beziehung auf Zunahme oder Abnahme des Verkehrs lassen sich aus Zahlen, welche einen Zeitabschnitt von nicht mehr als drei Jahren umfassen, sichere Folgerungen nicht ziehen. Es verdient jedoch bemerkt zu werden, dafs von einigen wichtigen Gegenständen des überseeischen Handels, wohin namentlich Farbhölzer, getrocknete Südfrüchte, Kaffee, Reis, Oel in Fässern und Thran gehören, die Einfuhren stetig, zum Theil bedeutend, gestiegen sind.

Auf das die gröfsten Verschiedenheiten darbietende Verhältnifs des Eingangs über die Ostseehäfen zu dem Eingang in den gesammten Zollverein sind Umstände mannigfaltiger Art von Einfluſs.

Die preufsischen Ostseehäfen sind, in Konkurrenz mit den Hanse-Städten die natürlichen Einfuhrhäfen für den Bedarf des Zollvereins an Produkten der Küstenländer der Ostsee. Es kann daher nicht auffallen, wenn von Talg etwa 62 Proc., von Kupfer über 37 Proc., von Theer und Pottasche über 30 Proc. des Gesammt-Eingangs über diese Häfen eingeführt sind.

Was die Einfuhren aus anderen Gegenden anlangt, so kommt zunächst die eigenthümliche Stellung von Stettin in Betracht. Dieser Hafen, welcher etwa 60 Proc. von dem nach Gewicht zu berechnenden Eingang über die Ostseehäfen erhielt, hat seinen Geschäftskreis über das eigentliche Hinterland dieser Häfen ausdehnen können, und versorgt, in Konkurrenz mit Hamburg, das dem Zollverein angehörende Elbgebiet und das von diesem letzteren abhängige Ausland. Die Differenz zwischen den Elbzöllen und dem Sundzoll macht für diese Landestheile den Bezug mancher wichtigen Handelsgegenstände aus oder über Stettin vortheilhafter, als aus oder über Hamburg, und es erklärt sich hieraus der überaus grofse Antheil an der gesammten See-Einfuhr, welcher bei einzelnen Artikeln auf Stettin kommt. Es gehören dahin namentlich Palmöl, wovon 99 Proc., Soda,

Thran und Farbhölzer, wovon etwa 95 Proc., Oel in Fässern und Reis, wovon nahe an 90 Proc., Wein, wovon 80 Proc. der gesammten See-Einfuhr über Stettin eingegangen sind.

Ferner haben die Ostseehäfen ein gröfseres aufserhalb des Zollvereins belegenes Hinterland, als die meisten derjenigen Handelsplätze, welche ihre Zufuhren über die Landgrenzen des Zollvereins erhalten, und es enthält deshalb bei vielen Artikeln, namentlich Fischen, manchen Kolonial-Waaren u. s. w., der Eingang über diese Häfen mehr Durchgangs-Güter, als der Eingang über die Landgrenzen des Zollvereins.

Dem vereinten Einflufs dieser Verhältnisse ist es zuzuschreiben, wenn von dem Gesammt-Eingang von Kokosnufs-, Palm- und Wallrathöl beinahe 68 Proc., von Soda über 62 Proc., von Farbhölzern nahe an 47 Proc., von Thran und Wein 38 Proc., von Reis 36 Proc., von Oel in Fässern mehr als 26 Proc. über die Ostseehäfen eingingen. Auch darauf, dafs 93 Proc. des Gesammt-Eingangs von Heringen über diese Häfen erfolgten, sind, neben dem gerade in diesem Artikel besonders bedeutenden Konsum des Küstenlandes, jene Verhältnisse von Einflufs.

Umgekehrt ist es dem erst seit der Mitte des Jahres 1846 ermäfsigten Betrage des Sundzollsatzes für rohe Baumwolle zuzuschreiben, wenn von diesem Artikel noch nicht 3 Proc. des Gesammt-Eingangs auf die Ostseehäfen kamen.

Von denjenigen Verzehrungs-Gegenständen, Fabrik-Materialien und Fabrikaten, welche im Zollverein in gröfserer Ausdehnung erzeugt werden, beziehen die Ostsee-Provinzen ihren nicht durch die eigene Production gedeckten Bedarf: aus dem Zollverein in denjenigen Waaren, welche im Verhältnifs zum Gewicht einen hohen Werth haben und wo die Differenz zwischen der Land- und Wasserfracht durch den Betrag der Eingangs-Abgabe aufgewogen wird; über See in denjenigen Waaren, auf deren Preisbestimmung die Höhe der Fracht vorzugsweise von Einflufs ist. Zu den letzteren gehören namentlich Steinkohlen, wovon über 55 Proc., Stabeisen, Schienen, Eisenblech, wovon über 40 Proc., Alaun, wovon 39 Proc. des Gesammt-Eingangs auf die Ostseehäfen kamen. Auch Salz mit beinahe drei Viertheilen des Gesammt-Einganges ist hierher zu zählen. Es sind ferner ebendahin zu rechnen die zur Schiffs-Ausrüstung dienenden Fabrikate: grobe Eisenwaaren, wovon 38 Proc., Seilerwaaren, wovon nahe an 33 Proc., geschmiedetes Eisen zu feinen Sorten verarbeitet, Anker und Ankerketten, wovon über 24 Proc., Segeltuch, wovon über

12 Proc. des Gesammt-Eingangs in die Ostseehäfen eingeführt wurden. Der selbst verhältnifsmäfsig äufserst geringe Eingang aller übrigen Manufaktur-Waaren hat theils darin seinen Grund, dafs die geringere Wohlhabenheit der Ostsee-Provinzen einen geringeren Verbrauch an fremden Manufaktur-Waaren zur Folge hat, theils darin, dafs der Handel mit diesen Waaren, auch für das Handelsgebiet der Ostseehäfen, auf den Messen stattfindet, welche ihre Zufuhren über die Nordseehäfen oder zu Lande erhalten.

Es bedarf kaum der Erwähnung, dafs in den vorstehenden Bemerkungen nur diejenigen Momente haben angedeutet werden können, welchen der relativ gröfsere oder geringere Eingang dieses oder jenes Artikels hauptsächlich zuzuschreiben ist. Andere, in geringerem Mafse mitwirkende Ursachen mufsten hier übergangen werden.

Unter den einzelnen Ländern, mit welchen die Ostseehäfen in Verkehr stehen, nimmt Grofsbritannien mit beinahe zwei Drittheilen der gesammten nach dem Gewicht zu bemessenden Einfuhr, die erste Stelle ein. Die der Quantität nach bedeutendsten Artikel, welche von dort eingingen, waren: Steinkohlen, Salz, Schienen, Heringe, Roheisen, Rohzucker für Siedereien, Soda, Palmöl, Stabeisen, Reis. Den zweiten Rang behauptet Norwegen mit nahe an 9 Proc. des gesammten Eingangs; die Einfuhr besteht fast ausschliefslich aus Heringen und Thran. Es folgen Rufsland mit beinahe 4 Proc. des gesammten Eingangs (Pottasche, Talg, Theer, Thran, Oel in Fässern, Oelsaat, Rohkupfer), die Niederlande mit über 3 Proc. (Rohzucker für Siedereien, Kaffee, Gewürze, Roheisen), Dänemark mit mehr als 2 Proc. (Kreide, Heringe, Reis, Thran), die Vereinigten Staaten ebenfalls mit über 2 Proc. (Thran, Reis, Farbhölzer, Rohzucker für Siedereien). Zwischen 1 und 2 Proc. des gesammten Eingangs kommen auf Frankreich (Wein), Schweden (Stabeisen, Rohkupfer, Theer), Portugal (Salz), Hamburg (Rohzucker für Siedereien, Kaffee, Farbhölzer, Roheisen), Bremen (Farbhölzer, Reis, Taback), und Südamerika (Rohzucker für Siedereien). Mit weniger als 1 Proc. trugen zur Bildung des Gesammt-Eingangs bei: Neapel (Oel in Fässern, Schwefel, Südfrüchte), Oesterreich (Südfrüchte getrocknet, Galläpfel etc., Oel in Fässern), Belgien (Farbhölzer, weifses Hohlglas etc.), die Türkei (Südfrüchte getrocknet), Westindien (Rohzucker für Siedereien), Spanien (Wein, Oel in Fässern, rohes Blei, Südfrüchte getrocknet), Lübeck (Theer, Wein, Roheisen), Mecklenburg (Eisen und Eisenwaaren) und Hannover (altes Eisen).

Die nach Stückzahl angeschriebenen Einfuhren von Holz erfolgten aus Schweden und Rufsland.

Die Produkte der Küstenländer der Ostsee, der Nordsee und des atlantischen Meeres sind ganz oder doch zum überwiegenden Theile direkt aus den Erzeugungsländern den Ostseehäfen zugeführt. Anders verhält es sich mit den Erzeugnissen der Küstenländer des Mittelländischen Meeres und aufsereuropäischer Länder, und es stellt sich, im Durchschnitt der vorliegenden drei Jahre, für die wichtigeren Erzeugnisse dieser Art das Verhältnifs der direkten zur indirekten Zufuhr in folgender Weise: es betrug in Procenten der Gesammt-Zufuhr ausgedrückt

	die directe Zufuhr.	die indirecte Zufuhr						
		im Ganzen.	aus Hamburg.	aus Bremen.	aus Dänemark.	aus Grofsbritannien.	aus den Niederlanden.	aus Frankreich.
von Galläpfeln, Quercitron, Sumach etc.	77	23	4	15	3	.	.	.
- Schwefel	61	39	.	.	.	10	.	21
- Südfrüchten, frisch	52	48	4	.	30	.	13	.
- - getrocknet	70	30	7	2	.	12	3	.
- Oel in Fässern	93*)	7	.	.	.	4	2	.
- rohen Erzeugnissen etc.	28	72	9	14	.	35	7	.
- Gewürzen	2	98	12	13	.	62	7	.
- Tabak, roh und fabricirt	1	99	14	62	.	.	22	.
- Kaffee	7	93	3	27	.	2	60	.
- Reis	17	83	2	12	17	47	5	.
- Farbhölzern	23	77	11	31	.	15	3	.
- Rohzucker für Siedereien	27	73	14	2	1	30	22	.
- Thran	76*)	24	.	2	13	3	6	.

Von anderen Erzeugnissen dieser Art, namentlich Salpeter, aufsereuropäischen Tischlerhölzern, Kakao, Thee, Kokusnufs-, Palm- und Wallrathöl und Indigo haben direkte Zufuhren gar nicht oder doch nur in ganz geringfügigen Mengen stattgefunden.

Von den nach dem Gewicht zu berechnenden Einfuhren sind 58 Proc. unter einheimischer, 42 Proc. unter fremder Flagge angebracht. Dieses Uebergewicht der einheimischen Flagge beruhet auf dem Verkehr mit sechs Ländern, nämlich mit Portugal, woher bis auf einen kleinen Bruchtheil alle Einfuhren, mit Frankreich und Rufsland, woher drei Viertheile der Einfuhren, mit Grofsbritannien, woher 71.3 Proc., mit Dänemark, woher 59 Proc. und mit Mecklenburg,

*) Die Zufuhren von Oel aus Rufsland, und von Thran aus Rufsland und Norwegen waren hier den directen Zufuhren beizuzählen.

woher 55 Proc. der Einfuhren unter preufsischer Flagge erfolgten. Im Verkehr mit allen übrigen Ländern befand sich die fremde Flagge im Uebergewicht, indem die Einfuhren unter preufsischer Flagge ungefähr betrugen im Verkehr mit Spanien zwei Fünftheile, im Verkehr mit Belgien, der Türkei, Westindien ein Drittheil, im Verkehr mit den Hansestädten, den Niederlanden und den Vereinigten Staaten ein Fünftheil, im Verkehr mit Südamerika ein Zehntheil, im Verkehr mit Schweden, Norwegen und Neapel ein Zwanzigtheil der aus diesen Ländern erfolgenden Zufuhren. Aus Hannover fanden unter preufsischer Flagge gar keine Zufuhren statt.

Unter den der Quantität nach erheblichen Einfuhr-Gegenständen waren es vorzugsweise Steinkohlen, Salz, Soda, Schienen, Palmöl, Wein, Pottasche, Talg, Kreide, deren Transport der einheimischen Flagge anheimfiel.

Aus der in den öffentlichen Blättern, unter Anderm in der Beilage zu No. 174 der Allgemeinen Preufsischen Zeitung bekannt gemachten Nachweisung der im Jahre 1845 in die preufsischen Häfen eingegangenen Schiffe läfst sich für das gedachte Jahr ersehen, welchen Flaggen der nicht unter preufsischer Flagge betriebene Theil des Verkehrs vorzugsweise anheimgefallen ist. Es sind dies im Verkehr mit Spanien die schwedische und norwegische, im Verkehr mit Belgien die hannoversche und niederländische, im Verkehr mit den Hansestädten die hannoversche, niederländische, oldenburgische, mit den Niederlanden die hannoversche und niederländische, mit den Vereinigten Staaten die Flagge dieses Landes und die schwedische, mit Südamerika die britische und schwedische, mit Schweden und Norwegen die Flaggen dieser Länder, mit Neapel die neapolitanische und dänische, mit der Türkei und Westindien die dänische, mecklenburgische und norwegische Flagge.

Die meisten für das Hinterland der Ostseehäfen bestimmten Erzeugnisse des westlichen Zollvereinsgebietes nehmen ihren Weg dorthin zu Lande; dem Seeverkehr fallen nur diejenigen Gegenstände anheim, welche von einem im Verhältnifs zum Werth bedeutenden Gewichte sind. Es war deshalb der Eingang in die Ostseehäfen aus jenem Theile des Zollvereins nicht von Erheblichkeit, nicht ganz 80,000 Ctr. im Jahre; er bestand vorzugsweise aus Syrup, Wein, raffinirtem Zucker, chemischen Fabrikaten (Alaun, Bleiweifs, Schwefelsäure, Salzsäure), Stabeisen, Eisenwaaren und Leder.

(Die Nachweisung über den Ausgang aus den Ostseehäfen folgt im nächsten Hefte.)

Ueber den Chausseebau in Preufsen.

Die preufsische Regierung hat es seit dem Frieden als eine wichtige Aufgabe der inneren Verwaltung betrachtet, die zerstückelten und in weiten Entfernungen auseinandergehenden Theile der Monarchie durch Chausseen zu verbinden, und ebenso die Handelsstrafsen, welche den Verkehr mit dem Auslande vermitteln, kunstmäfsig auszubauen. Vor dem Jahre 1806 war für den Chausseebau wenig geschehen: nur in Schlesien war eine gröfsere Zahl chaussirter Strafsen hergestellt worden. Sobald aber nach dem Kriege das Finanzwesen des Staates einigermafsen geordnet und die Regierung nicht mehr in Sorge war, für die dringendsten Bedürfnisse der Verwaltung die Mittel herbeizuschaffen, wurde auch dem Strafsenbau die kräftigste Unterstützung zugewendet. Vor Allem entwarf man ein grofses Chausseenetz für den ganzen Umfang der Monarchie, und nahm zunächst die wichtigsten Landstrafsen in Angriff, welche von der Hauptstadt der Monarchie ausgehend, die verschiedenen Provinzen durchziehen und die Endpunkte des Landes mit einander verbinden. Der technischen Ausführung wurde eine grofse Sorgfalt gewidmet, indem der bedeutende Umfang, in welchem der Chausseebau betrieben wurde, die beste Gelegenheit darbot, sowohl tüchtige Wegebaumeister heranzubilden, als die Anlage und Unterhaltung der Strafsen fortschreitend zu verbessern. Je mehr aber diese Thätigkeit der Verwaltung dankbar anerkannt, und die Wohlthat kunstmäfsig gebauter Strafsen empfunden wurde, um so mehr wuchsen auch die Anforderungen aller Landestheile und Kreise, mit Chausseen versehen zu werden. Selbst die fortschreitenden Eisenbahnbauten haben in den letzten zehn Jahren dies Bedürfnifs nur vermehren können, da die Schienenwege an den Chausseen eine nothwendige Ergänzung haben, durch welche sie erst den Verkehr der nicht unmittelbar anliegenden Orte und Landschaften an sich ziehen. Die Regierung mufste sich jedoch darauf beschränken, die wichtigeren Verkehrsstrafsen, welche verschiedene Landestheile verbinden, auszubauen, indem sie zur Herstellung der

Lokalstrafsen die eigene Thätigkeit der Eingesessenen anzuregen suchte. Die wachsende Erwerbsthätigkeit und die alle Stände immer mehr durchdringende Ueberzeugung von dem unendlichen Vortheile guter Kommunikationsmittel hat demnächst auch bewirkt, dafs viele Chausseen, welche nicht zu Staatsstrafsen erhoben werden konnten, von einzelnen Kreisen, Gemeinden, Aktiengesellschaften oder sonst von Privaten mit einer Prämienunterstützung des Staats ausgeführt worden sind. Als Regel wurde Seitens des Staats für jede von den Eingesessenen aus eigenen Mitteln kunstmäfsig anzulegende und zu unterhaltende Strafse, aufser der Berechtigung zur Chausseegelderhebung, eine Prämie von 3000 Thlrn. pro Meile zugesichert. Häufig ist indessen nach der Wichtigkeit der Strafse und mit Rücksicht auf die Kräfte der Gemeinden eine höhere Prämie gezahlt worden. Ebenso haben sich in vielen Fällen die nächstbetheiligten Eingesessenen bereit erklärt, zu dem Bau der Staatsstrafsen Geldbeiträge, Spanndienste und andere Hülfen zu leisten und auf die Entschädigung für den zum Bau erforderlichen Grund und Boden zu verzichten, um dadurch die Verwaltung um so eher in Stand zu setzen, bestimmte Chausseebauten zu unternehmen. Die Regierung erachtete es für angemessen und billig, dafs bei solchen Strafsen, deren Ausbau nicht überwiegend durch allgemeine Staatsinteressen gefordert wurde, die anliegenden Gemeinden für den ihnen daraus unmittelbar zufliefsenden Vortheil auch ihrer Seits Opfer bringen und verhältnifsmäfsige Beiträge leisten. In diesem Sinne sind von dem Staatsminister Rother, als derselbe die Leitung der Chausseebauverwaltung übernahm, durch Reskript vom 8. November 1834 die allgemeinen Bedingungen vorgeschrieben worden, welchen sich die Gemeinden und Grundbesitzer bei der Anlegung von Chausseen zu unterwerfen haben, und nach denen sie vornehmlich auf jede Entschädigungsforderung für Verwendung, Beschädigung oder zeitweise Benutzung von Privatgrundstücken beim Bau einer Chaussee Verzicht leisten müssen. Wo die Eingesessenen diese Bedingungen eingehen, werden ihre Anträge wegen Anlage einer Chaussee vorzugsweise berücksichtigt.

Indem daher nachstehend eine Uebersicht der in der Monarchie vorhandenen Staatschausseen, und wie dieselben in den verschiedenen Zeiträumen entstanden sind, gegeben wird, so darf man nicht annehmen, dafs der Staat auch für alle, welche jetzt sein Eigenthum sind und von ihm unterhalten werden, ausschliefslich die Neubaukosten bestritten habe. Bei einem grofsen Theile ist dies der Fall; zu vielen anderen dagegen haben einzelne Kreise, Gemeinden und Privaten

Beihülfe geleistet, und eine nicht geringe Zahl ist schon im chaussirten Zustande vom Staat zur Unterhaltung übernommen worden. Namentlich ist dies mit vielen Bezirksstrafsen in der Rheinprovinz geschehen. Auch hat der Staat eine beträchtliche Zahl kurzer Chausseestrecken zu Staatsstrafsen erhoben, entweder weil die chausseemäfsige Unterhaltung die Kräfte der Eigenthümer überstieg, oder weil solche Strecken in den Lauf grofser Landstrafsen fielen, welche erst später vom Staat gebaut wurden. Ferner ist in Gemäfsheit der Verordnung vom 16. Juni 1838, die Kommunikationsabgaben betreffend, die Unterhaltung vieler Pflasterstrecken in Städten und Dörfern, welche in dem Zuge solcher Staatschausseen liegen, die nicht blofs einen lokalen Verkehr vermitteln, auf den Staat übergegangen, insoweit dies nicht schon früher bewirkt worden war. Am Anfang des Jahres 1846 machten derartige Pflasterstrecken im Ganzen $91\frac{3}{4}$ Meilen aus, also über 6 Proc. der Gesammtlänge aller Staatsstrafsen.

Zu den Staatsstrafsen werden alle diejenigen Chausseen gerechnet, deren Unterhaltung dem Chaussee-Unterhaltungsfonds der Abtheilung des K. Finanzministeriums für die Handels-, Gewerbe- und Bauverwaltung obliegt. Eine zweite Klasse bilden die Chausseen, welche unter Mitwirkung der Provinzialstände aus Provinzial-Fonds unterhalten werden, und zur dritten Klasse gehören alle übrigen Chausseen, auf welchen mit der Verpflichtung der kunstmäfsigen Unterhaltung von den Eigenthümern ein Chausseegeld erhoben wird. Unter den Kommunal- und Privatchausseen können diejenigen chaussirten Strafsen nicht beachtet werden, für welche die Chausseegelderhebung von der Regierung nicht bewilligt ist, weil in solchen Fällen die kunstmäfsige Unterhaltung nicht gesichert und daher die Beschaffenheit der Strafse oft sehr veränderlich ist. Es giebt aber in der Nähe der gröfseren Städte und in allen wohlhabenden und volkreichen Gegenden zum Nutzen des örtlichen Verkehrs viele solcher befestigten Strafsen, auf denen kein Chausseegeld erhoben wird; ihre Zahl und Länge kann indessen nicht ermittelt werden.

Bei den Staatschausseen ist es von Interesse, speziell zu verfolgen, wie ihre Zahl in den verschiedenen Landestheilen sich von Jahr zu Jahr vermehrt hat. Daher wird hier eine Nachweisung ihrer Meilenzahl für jeden Regierungsbezirk am Anfang der Jahre 1816, 1824, und eines jeden der Jahre von 1826 bis 1846 mitgetheilt.

	In den Regierungsbezirken	Länge der Staatsstrafsen in											
		1816.	1824.	1826.	1827.	1828.	1829.	1830.	1831.	1832.	1833.	1834.	1835
1.	Königsberg.	.	4½	6	12	12¼	13½	14,3	16,2	27,5	27,4	27,4	29
2.	Gumbinnen.	.	1	1	1	1	1	1	1	4,9	5	7,5	7,
3.	Danzig.	1⅛	6½	11½	16	21½	24⅞	24,4	25,5	26,4	26,4	26,4	25,
4.	Marienwerder.	.	.	.	2¼	19	31	41,1	41,1	41,4	41,4	42	42
5.	Posen.	.	.	.	.	.	2¾	7,9	12,4	14,7	16	16,3	18,
6.	Bromberg.	.	.	.	7¾	15⅛	15⅛	15,2	15,2	15,2	15,2	15,2	15,
7.	Stettin.		1¾	4½	4½	5	5	4,8	8,8	14,1	18,7	21,3	22,
8.	Cöslin.		.	.	.	1¼	2⅝	1,1	4,1	10	18,1	23,1	25,
9.	Stralsund.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4,
10.	Breslau.	35	59	63	64	69¾	72	71,7	73	73,4	73,4	73,5	73,
11.	Liegnitz.	51¾	70¼	72½	73	79¾	80¾	75	79,8	79,8	83,2	86,2	94,
12.	Oppeln.	3½	5	10	14	21⅛	23	23,1	23,6	23,4	23,2	23,6	23,
13.	Potsdam.	20¼	34	35½	35½	40½	55⅜	65,5	65,7	81,6	87,2	87,7	90,
14.	Frankfurt.	7½	23	27½	33	33½	33¾	32,9	34,2	34,6	36,8	40	44,
15.	Magdeburg.	15¼	28	28	28	30	30	28,1	31,2	31,2	30,9	31,1	32,
16.	Merseburg.	34¾	43¼	52	58	57	63	73	79,7	80,9	79,9	81,6	83,
17.	Erfurt.	11⅛	15	19½	22½	22¾	22¾	23,3	29,5	34,7	36,4	38	39,
18.	Münster.	2¾	16	17½	18½	14	15¼	15,2	15,2	14,8	12,8	17,3	19,
19.	Minden.	12½	21½	22	23	25½	32⅞	34,2	37	37,8	37,9	38	37,
20.	Arnsberg.	76¼	109¼	112	112	120	124⅛	107,1	108,4	114,9	117,7	119,4	127,
21.	Coblenz.	37¾	42	42	42	41¾	41¾	41,2	41,4	50	52	52	53,
22.	Düsseldorf.	59½	88	89	90	86¾	88½	78,4	80,5	81,4	85,3	86,3	87
23.	Cöln.	20½	22	23	23	27	27	27,5	31,7	31,7	31,7	31,8	33
24.	Trier.	19	19	19	19	19½	22	26,4	29,3	37,8	38,8	40,7	41,
25.	Aachen.	10½	12¾	13	13	11½	12¼	16,3	17,5	19,3	19,3	21,5	22,
	Summa	419¾	644	668½	712	775½	840¼	848,7	902	981,5	1014,7	1047,9	1094,

Meilen am Anfange der Jahre											Zuwachs an Meilen.		
36.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.	in d. 15 Jahr. 1816—1831.	in d. 15 Jahr. 1831—1846.	in d. 30 Jahr. 1816—1846.
9	30,3	35	37	42,9	42,9	42,9	44,2	44,2	44,6	44,6	16,2	28,4	44,6
7,5	18,2	18,2	18,8	19,5	20,5	20,5	20,5	20,3	20,4	21,5	1	20,5	21,5
3,7	33,8	33,8	35	35	35	35	35	35	35	35	24,4	9,5	33,9
3	43,4	43,3	43,4	43,4	43,4	43,4	43,4	43,4	43,4	44,5	41,1	3,4	44,5
1,2	29,5	29,6	29,6	29,6	29,6	29,6	29,6	34,7	35,8	43,3	12,4	30,9	43,3
5,2	15,2	15,2	15,4	15,4	16,4	16,4	18,4	20,9	20,9	20,9	15,2	5,7	20,9
9,1	33,3	33,3	33,6	34,5	34,4	34,4	34,5	42,5	43,5	48,1	8,8	39,3	48,1
5,7	30,2	33,7	33,7	33,7	33,7	33,7	33,7	33,7	34,1	34,1	4,1	30	34,1
0,4	10,4	10,4	10,6	10,6	10,6	11	11	11	11	11	.	11	11
7	80,6	81,1	82,1	82,1	82,2	82,2	82,2	82,6	83,3	84,3	38	11,3	49,3
5,6	98,0	99,6	100,6	100,8	100,8	104,2	104,2	106	107,4	109,6	28	29,8	57,8
3,6	25,9	29,2	29,8	29,8	29,8	29,9	29,9	29,8	29,8	32	20,1	8,4	28,5
4,9	96,3	97,3	109,4	108,6	111,7	113,6	115	118,3	118,3	120,1	45,4	54,4	99,8
7,3	47,6	47,7	47,7	47,7	47,7	49	51,9	53,1	55,6	57,6	26,7	23,4	50,1
3,2	33,2	33,2	32,5	33,1	35,3	45,5	54,4	61,7	69,5	72,4	15,9	41,2	57,1
6,6	88,6	89,2	89,3	89,6	91,1	93,1	93	93	97	98	45	18,3	63,3
1,1	41,7	43,6	44,1	45,1	46,2	46,9	47,5	48,4	48,5	48,5	17,6	19	36,6
0,1	20,4	21,3	24,1	25,1	27,3	27,9	31,6	36,1	38,3	42,1	12,4	26,9	39,3
1,2	44,5	44,5	47,4	48,3	48,9	48,9	50,2	51,6	52,8	52,9	24,5	15,9	40,4
8,3	128,6	128	129	130,9	131,5	139	141,1	143,2	144,8	150,1	32,2	41,7	73,9
6,2	57,7	58	57,8	57,8	58,8	60,1	63	66	66,5	69,2	3,7	27,8	31,5
8,1	92,8	95	94,6	95	97,2	99,9	99,8	99,8	99,8	99,7	21	19,2	40,2
33	33	33	33,1	33,1	33,1	33,1	33,1	33,1	33,1	33,1	11,2	1,4	12,6
1,6	44	44,3	44,7	49	49,9	50,3	50,2	52,9	52,9	64,1	10,3	34,8	45,1
3,4	23,4	23,4	23,5	22,1	22,1	22,1	22,1	22,7	25,8	29,7	7	12,2	19,2
46	1200,6	1220,9	1246,8	1262,7	1280,1	1312,6	1339,5	1384	1412,1	1466,4	482,2	564,4	1046,6

Im Jahre 1829 sind die Staatsstrafsen speziell vermessen worden, wodurch sich der früher angenommene Bestand, bei welchem viele unvollendete Meilen als voll gezählt wurden, etwas reduzirt hat. Ohne diese Berichtigung würde sich der Zuwachs im Jahre 1829 gröfser als blofs um $8\frac{1}{2}$ Meilen herausstellen. Zur Längenbestimmung der einzelnen Staatsstrafsen ist gegenwärtig als Anfangs- oder Nullpunkt angenommen, für die Hauptstrafsen erster Klasse, in den östlichen Provinzen in Berlin der Kandelaber auf dem Schlofsplatz und in den westlichen Provinzen in Cöln die Schildergasse auf der Hochstrafse; für die Hauptstrafsen zweiter Klasse befindet er sich in der Regel in den Städten, wo die Regierungen ihren Sitz haben, und für die übrigen Verbindungsstrafsen an der Stelle, wo sie sich von der Hauptstrafse trennen. Jede Meile ist in 100 Theile abgesteint, von welchen jeder 20 Ruthen lang ist.

Am Anfang des Jahres 1816 waren nur $419\frac{3}{4}$ Meilen Staats-Chausseen vorhanden. In den Provinzen Posen und Pommern gab es gar keine; in der Provinz Preufsen fand sich nur die $1\frac{1}{8}$ M. lange Chaussee von Elbing nach Trunz vor. Von den Chausseen in den anderen Provinzen zu jener Zeit sind folgende als die wichtigeren und gröfseren hervorzuheben, wobei jedoch zu bemerken ist, dafs sie in der Mehrzahl unvollendet und durch einzelne ungebaute Strecken unterbrochen waren.

In der Provinz Schlesien waren vorhanden die Chausseen:

1. von Breslau über Schweidnitz und Freiburg nach Landshut,
2. von Waldenburg über Freiburg nach Maltsch,
3. von Waldenburg über Landshut und Hirschberg nach Löwenberg und Greiffenberg,
4. von Breslau nach Strehlen,
5. von Breslau nach Glatz,
6. von Hirschberg nach Jauer und über Goldberg nach Haynau;

in der Provinz Brandenburg:

1. von Berlin bis Werneuchen auf der Strafse nach Stettin,
2. von Berlin nach Frankfurt,
3. von Berlin über Potsdam nach Brandenburg;

in der Provinz Sachsen:

1. von Magdeburg nach Leipzig,
2. von Magdeburg über Halberstadt zur Braunschweigschen Grenze,
3. ein Theil der Strafse von Halle über Sangerhausen nach Cassel,
4. von Naumburg über Weifsenfels nach Leipzig;

in der Provinz Westphalen:

1. von Minden nach Bielefeld,
2. von Cassel nach Paderborn,
3. von Minden über Arnsberg nach Bredelar auf der Casseler Strafse,
4. von Unna über Herdecke und Schwelm nach Elberfeld,
5. von Unna nach Essen,
6. von Hagen nach Breckerfelde,
7. von Hüsten über Sundern zur Olper Strafse;

in der Rheinprovinz:

1. von Cöln nach Elberfeld und nach Lennep,
2. von Düsseldorf nach Elberfeld,
3. von Cöln über Düsseldorf nach Wesel,
4. von Wesel nach Venloo,
5. von Cöln nach Altenkirchen auf der Frankfurter Strafse,
6. von Cöln über Coblenz, Bingen nach Kreutznach,
7. von Cöln über Aachen nach Lüttich,
8. der gröfsere Theil der Strafse von Aachen nach Trier,
9. von Coblenz über Trier nach Luxemburg,
10. von Bingen nach Irmenach auf der Strafse nach Aachen.

Die angegebenen Chausseen in den Provinzen Schlesien und Brandenburg sind fast alle vor 1806 gebaut worden; ebenso ein Theil der Chaussee in der Grafschaft Mark unter der Verwaltung des nachherigen Staatsministers Freiherrn von Stein. Unverkennbar viel ist im Chausseebau unter französischer Herrschaft in der Rheinprovinz geleistet worden.

In den ersten funfzehn Jahren nach dem Frieden mufste die Thätigkeit der Regierung vornehmlich darauf gerichtet sein, die grofsen Land- und Heerstrafsen, welche die einzelnen Provinzen mit der Hauptstadt Berlin und mit den wichtigsten Punkten des benachbarten Auslandes verbinden, auszubauen.

1. Unter diesen Unternehmungen war das grofsartigste der Bau der preufsischen Chaussee, welche in einer Länge von $84\frac{5}{8}$ Meilen von Berlin über Cüstrin, Landsberg, Schneidemühl, Bromberg, Schwetz, Dirschau, Marienburg, Elbing, Braunsberg nach Königsberg geführt wurde. Da zu gleicher Zeit auch die kürzere Zwischenlinie von Ruschendorf über Deutsch-Krone und Konitz nach Dirschau — 27 Meilen — und die Strafse von Dirschau nach Danzig — $4\frac{1}{2}$ Meilen — chaussirt wurden, so ist in dieser Richtung allein eine Chaus-

seeverbindung von 115⅛ Meilen hergestellt worden, von welcher vor 1816 nur 8½ Meilen bereits gebaut waren.

2. Nächstdem ist die schlesische Strafse hervorzuheben, welche 71½ Meilen lang von Berlin über Frankfurt, Grüneberg, Lüben nach Breslau und von hier über Brieg, Oppeln und Berun bis zur Krakauer und Mährischen Grenze geführt ist. Von ihr waren vor 1816 nur 12⅝ Meilen chaussirt.

3. Ferner die Berlin-Hamburger und 4. die Berlin-Dresdener Strafse, welche, letztere von Treuenbrietzen an über Liebenwerda, bis zur preufsischen Grenze ausgebaut wurden.

5. Die Chaussee von Berlin nach Stettin, und

6. von Berlin über Magdeburg und Halberstadt bis zur Braunschweigschen Grenze, welche beide ihre Vollendung erhielten.

7. Von höchster Wichtigkeit ist auch die grofse Strafse, welche von Berlin zum Rhein führt, über Treuenbrietzen, Halle, Nordhausen, Heiligenstadt nach Cassel, und von der Hessisch-Westphälischen Grenze über Paderborn, Soest, Unna, Schwelm, Elberfeld nach Düsseldorf und Cöln. Auf dieser Strafse, soweit sie im Inlande liegt, befanden sich vor 1816 nur 26⅝ Meilen Chaussee, und die übrigen 41⅜ Meilen wurden in den folgenden Jahren ausgeführt. Gleichzeitig sind aber noch drei andere Strafsen, welche die östlichen Provinzen mit den westlichen verbinden, vollendet worden, nämlich die eine von der Waldeckschen Grenze über Arnsberg, Iserlohn, Hagen nach Elberfeld, die andere von der Braunschweigschen Grenze bei Höxter nach Paderborn, und die dritte von Minden über Bielefeld, Rheda, Lippstadt nach Erwitte, wo sie die grofse Berliner Strafse am Hardstrange durchschneidet und dann über Meschede, Olpe, Siegen einerseits nach Mainz und andererseits über Wetzlar nach Frankfurt a. M. fortgeht.

Obwohl aber in den ersten funfzehn Jahren nach dem Frieden 482,2 M. Chausseen vom Staate ausgeführt wurden, so dafs am Anfang des Jahres 1831 im Ganzen schon 902 Meilen Staatsstrafsen vorhanden waren, so konnte dies doch nur als die Grundlage eines vollständigen, alle Theile der Monarchie durchkreuzenden Chausseenetzes angesehen werden, in welchem noch viele wesentliche Lücken übrig blieben. Mehrere wichtige Land- und Heerstrafsen waren am Ende dieser Periode noch nicht gebaut oder wenigstens nicht vollendet, namentlich die Strafsen von Königsberg zur russischen Grenze, von Berlin über Posen zur polnischen Grenze, von Breslau über Görlitz nach Sachsen, von Magdeburg nach Helmstädt und Braunschweig,

von Wesel über Münster nach Osnabrück, und von Ruhrort über Wesel und Emmerich zur holländischen Grenze. Ebenso hatten mehrere gröfsere Landestheile damals noch gar keine oder ganz unzureichende Chausseeverbindung. Im Regierungsbezirk Gumbinnen war nur eine Meile von Insterburg nach Kraupischkehmen gebaut. Der Regierungsbezirk Stralsund und die Altmark besafsen keine einzige Chaussee, und in den Regierungsbezirken Stettin und Cöslin waren am Anfang des Jahres 1830, im ersterem nur 4,8 Meile auf der Berlin-Stettiner Strafse, und in letzterem nur 1,1 Meile an der Grenze des Danziger Regierungsbezirkes chaussirt. Die Regierung mufste daher in der folgenden Periode mit noch verstärkten Mitteln die Chausseebauten fortsetzen, um diese umfassenden Bedürfnisse zu befriedigen.

An gröfseren Landstrafsen wurden in den Jahren von 1831—1846 Seitens des Staates demnach folgende theils vollendet, theils in ganzer Länge neu gebaut:

1. von Königsberg über Taplaken und Tilsit bis zur russischen Grenze bei Tauroggen, und von Taplaken über Insterburg und Gumbinnen bis zur Grenze bei Eydkuhnen;
2. von Stettin über Gollnow, Cöslin, Stolpe nach Danzig;
3. von Stettin über Pasewalk, Anklam, Greifswalde nach Stralsund, und an diese Strafse anschliefsend von Pasewalk zur Berlin-Prenzlower Chaussee;
4. von Cüstrin bis Wiersebaum zur Vollendung der Berlin-Posener Strafse, und von Posen über Wreschen bis zur polnischen Grenze auf dem Wege nach Warschau;
5. von Posen nach Glogau;
6. von Liegnitz über Görlitz bis zur sächsischen Grenze nach Dresden und nach Zittau;
7. von Ohlau nach Neifse;
8. von Lüben an der Berliner Strafse über Liegnitz, Jauer, Striegau nach Schweidnitz;
9. von Berlin über Cottbus, Spremberg, Hoyerswerda zur sächsischen Grenze nach Dresden und nach Bauzen;
10. von Berlin über Oranienburg zur mecklenburgischen Grenze nach Strelitz;
11. von Magdeburg über Erxleben zur braunschweigschen Grenze bei Helmstädt;
12. von Magdeburg über Wolmirstedt, Salzwedel bis zur hannoverschen Grenze nach Lüneburg;

13. von Magdeburg über Stendal, Osterburg zur Elbe bei Wittenberge;
14. von Magdeburg über Aschersleben, Eisleben, Sangerhausen, Artern und Weifsensee nach Erfurt;
15. von Wiedenbrück über Münster, Haltern nach Wesel und nach Elberfeld;
16. von Wiedenbrück nach Hamm;
17. von Münster über Ibbenbüren nach Osnabrück;
18. von der Cassel-Paderborner Strafse bei Warburg über Brakel nach Pyrmont;
19. von der Cassel-Arnsberger Strafse bei Nuttlar über Winterberg zur Ober-Hessischen Grenze nach Giefsen;
20. von der Olpe-Siegener Strafse bei Kreutzthal über Hilchenbach, Laasphe zur Ober-Hessischen Grenze;
21. von der Minden-Mainzer Strafse bei Olpe über Freudenberg, Altenkirchen, Isenburg und Bendorf nach Coblenz;
22. von Altena über Lüdenscheid nach Lennep;
23. von Cöln nach Olpe;
24. von Cöln über Neufs, Crefeld und Cleve zur holländischen Grenze nach Nymwegen;
25. von Cöln über Wesel, Emmerich zur holländischen Grenze nach Arnheim;
26. von Düsseldorf nach Jülich;
27. von Aachen über Trier, Saarbrück bis zur französischen Grenze;
28. von Kreutznach über Kirn, St. Wendel nach Saarbrück.

Auf den letzten fünf Strafsen der Rheinprovinz waren jedoch schon früher sehr bedeutende Strecken gebaut, so dafs nur der kleinere fehlende Theil in der letzten Periode hinzugekommen ist. Aufserdem sind aber in der Rheinprovinz, sowie auch besonders in Westphalen und Schlesien, viele kurze Chausseestrecken ausgeführt worden, welche zur Verbindung gröfserer schon vorhandener Staatsstrafsen dienen.

Die Vertheilung der Staatschausseen auf die einzelnen Provinzen nach Meilenzahl ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung:

In der Provinz	Am Anfange des Jahres			Zuwachs		
	1816.	1831.	1846.	von 1816 bis 1831.	von 1831 bis 1846.	im Ganzen.
Preufsen.	1 1/8	83,8	145,6	82,7	61,8	144,5
Posen.	.	27,6	64,2	27,6	36,6	64,2
Pommern.	.	12,9	93,2	12,9	80,3	93,2
Schlesien.	90 1/4	176,4	225,9	86,1	49,5	135,6
Brandenburg.	27 3/4	99,9	177,7	72,1	77,8	149,9
Sachsen.	61 7/8	140,4	218,9	78,5	78,5	157
Westphalen.	91 1/2	160,6	245,1	69,1	84,5	153,6
Rheinprovinz.	147 1/4	200,4	295,8	53,2	95,4	148,6
in der Monarchie	419 3/4	902	1466,4	482,2	564,4	1046,6

Aus dem Mehr oder Weniger, welches für einzelne Provinzen bei der Vergleichung der Meilenzahl der Staatsstrafsen mit anderen Provinzen sich herausstellt, ist öfters ohne nähere Erwägung der zu Grunde liegenden materiellen Verhältnisse der Schlufs gezogen worden, dafs die eine vor der anderen entweder eine Bevorzugung oder eine Zurücksetzung erfahren habe. Es müssen jedoch bei einem Vergleich dieser Art, wenn man ihn unternehmen will, vielfache Rücksichten und mehrere wesentliche Momente beachtet werden. Zunächst kommt der Flächenraum und die Gröfse und Dichtigkeit der Bevölkerung in Betracht, in welcher Hinsicht die Provinzen sehr von einander abweichen, und es haben vorzugsweise solche Landestheile einen Anspruch auf Vermehrung der Kunststrafsen, welche durch Wohlstand, Lebhaftigkeit des Verkehrs und grofsartige Entwickelung der Industrie voranstehen. Sind die Fabrikate gröfstentheils von schwerem Gewicht und können die Rohstoffe und Brennmaterialien nicht zu Schiff angefahren werden, so gehören gute Strafsen zu den unentbehrlichen Bedingungen für die Erhaltung und Entwickelung der Industrie des Landes. Auf der anderen Seite wird die Anlage von Chausseen in besonders bedürftigen Gegenden nothwendig erscheinen, welche, von dem grofsen Verkehr abgeschnitten, vornehmlich durch Verbesserung der Communicationsmittel vor Verarmung geschützt werden können. Einige Landestheile sind darin durch ihre geographische Lage begünstigt, dafs sie von grofsen Handels- oder in militairischer

Hinsicht wichtigen Strafsen durchschnitten werden, welche der Staat wegen dieser allgemeinen Bedeutung, nicht aber aus Rücksicht für die besonderen Bedürfnisse des berührten Landestheiles gebaut hat. Ebenso haben die politischen Beziehungen zu dem Auslande manche Strafsenbauten hervorgerufen. Aufserdem mufs, wenn man die Meilenzahl der Chausseen in den einzelnen Provinzen vergleicht, beachtet werden, dafs einige, namentlich die Rheinprovinz, Westphalen und Schlesien, schon vor 1816, also vor der Regeneration des Staates, eine beträchtliche Zahl von Chausseen besessen haben, dafs ferner in den durch Verkehr und Betriebsamkeit sich auszeichnenden Landestheilen der Chausseebau wesentlich durch die von den Eingesessenen dazu gebrachten Opfer und gezahlten Beiträge befördert, und viele Chausseestrecken vom Staate gar nicht gebaut, sondern erst später von ihm zur Unterhaltung übernommen worden sind.

Zur zweiten Klasse der Chausseen wurden oben die Provinzial- oder Bezirksstrafsen gerechnet, welche aus provinziellen Fonds gebaut und unterhalten werden. Solche Chausseen giebt es nur in der Rheinprovinz, Westphalen und der Provinz Posen.

In der Rheinprovinz ist in dieser Beziehung bei weitem am meisten geleistet worden. Die dortigen Bezirksstrafsen bestehen jedoch nur in dem westrheinischen Theile der Provinz, wo ihre Anlage bereits unter französischer Herrschaft begonnen worden ist. Die Kosten des Baues und der Unterhaltung wurden früher auf Grund der Allerhöchsten Kabinetsordre vom 17. September 1822 von den Eingesessenen der westrheinischen Kreise durch einen Zuschlag von 10½ Procent zur Grundsteuer aufgebracht. Hierbei verblieb es, bis die Verwaltung der Bezirksstrafsen nach den Anträgen des Rheinischen Provinziallandtages durch das Allerhöchste Regulativ vom 20. Januar 1841 neu geregelt wurde.

Hiernach werden die Kosten des Neu- und Herstellungsbaues und der Unterhaltung der Bezirksstrafsen aus dem für jeden Regierungsbezirk gebildeten und von der Regierung zu verwaltenden Bezirksstrafsenfonds bestritten.

Die Einnahmen desselben bestehen erstens aus dem Ertrage des Chausseegeldes und sonstigen von den Bezirksstrafsen aufkommenden Nutzungen, und zweitens aus den für ihn bestimmten Zusatzprocenten zu den Staatssteuern. Statt des früher erhobenen Zuschlages von 10½ Proc. zur Grundsteuer werden nun von allen Bezirken des linken Rheinufers 4 bis 5 Proc. der Grund-, Klassen- und Gewerbesteuer, und von den nicht klassensteuerpflichtigen Orten 4 bis 5 Proc.

der Mahl- und Schlachtsteuer aufgebracht. Innerhalb dieser Grenze hat der Finanzminister den Procentsatz periodisch festzusetzen.

Die Vorschläge über die Verwendung der Fonds werden von den Regierungen gemeinschaftlich mit den dazu ernannten ständischen Kommissarien aufgestellt und durch den Oberpräsidenten dem Provinziallandtage zur Begutachtung vorgelegt. Erfolgt eine Einigung zwischen Beiden, so ordnet der Oberpräsident die Ausführung an; bei Meinungsverschiedenheit aber entscheidet der Finanzminister.

In der Regel erhalten die Bezirksstrafsen eine Breite von 24 Fufs innerhalb der Gräben, und eine Befestigungsdecke von 16 Fufs Breite. Die Steigungen dürfen 10 Zoll auf die laufende Ruthe nicht übersteigen.

Ein regelmäfsiger Beitrag aus der Staatskasse wird zu den Rheinischen Bezirksstrafsen nicht gegeben: nur aus besonderen Veranlassungen sind Zuschüsse vom Staate bewilligt worden, wie im Jahre 1846 ein Theil der zu Chausseebauten in der Rheinprovinz bestimmten 60,000 Thlr. aus der Mehreinnahme des Rheinoktrois, welche aus der Nacherhebung des Rheinzolles von den aufserdeutschen Waaren zu Coblenz hervorgegangen, in den Bezirksstrafsenfonds geflossen ist. Die Chausseegelderhebung wurde übrigens erst durch die Allerhöchste Kabinetsordre vom 11. April 1838 auf den Bezirksstrafsen mit dem 1. Juli 1839, und zwar für 74 Meilen, welche einigermafsen im Zusammenhange vollendet waren, eingeführt. Im Jahre 1842 betrug die Rein-Einnahme des Fonds aus den Steuer-Beischlägen 146,708 Thlr. 13 Sgr. 1 Pf. und aus dem Chausseegelde 42,713 Thlr. 9 Sgr. 2 Pf.

Die Meilenzahl der ausgebauten Bezirksstrafsen vertheilt sich auf die einzelnen Regierungsbezirke in folgender Weise:

In den Regierungsbezirken	Am Anfange des Jahres		
	1816.	1831.	1846.
Coblenz.	17,1	27,3	18,8
Cöln.	2,6	11,3	17,4
Düsseldorf.	1,7	7,3	24,3
Aachen.	10,6	15,7	20,1
Trier.	19,1	24,8	55
in der Rheinprovinz	51,1	86,4	135,6

Hierbei ist zu berücksichtigen, dafs die Kreise der Regierungsbezirke Coblenz, Cöln und Düsseldorf, welche auf dem rechten Rheinufer liegen, an den Bezirksstrafsen keinen Theil haben.

Wenn nach der gegebenen Uebersicht am Anfang des Jahres 1846 in der Rheinprovinz 84,5 Meilen Bezirksstrafsen mehr waren, als am Anfang des Jahres 1816, so folgt daraus keineswegs, dafs in diesen 30 Jahren nur so viel Meilen Bezirksstrafsen gebaut worden sind. Denn für viele Strecken hat der Staat im Laufe dieser Zeit die Unterhaltung übernommen. Im Jahre 1845 sind allein 16,2 Meilen Bezirksstrafsen, und von den 86,4 Meilen, welche schon am Anfang des Jahres 1831 vorhanden waren, bis 1846 21,9 Meilen zu Staatsstrafsen erhoben worden.

In der Provinz Westphalen besitzt nur das Herzogthum Westphalen, welches einen Theil des Regierungsbezirks Arnsberg bildet, Provinzialstrafsen. Der Provinzial-Wegebaufonds dieses Landestheiles ist schon von der Grofsherzoglich hessischen Regierung als ein Hülfsfonds zur Unterstützung der Eingesessenen bei Ableistung ihrer Verpflichtungen zum Wegebau gebildet worden. Der Landtagsabschied für Westphalen vom 29. Dezember 1829 verordnete, dafs der Fonds, welcher jährlich 10,406 Thlr. beträgt, getrennt von dem allgemeinen Grundsteuer-Kontingent, durch besondere Beischläge zur Grundsteuer von den Eingesessenen dieses Landestheiles aufgebracht, und aufserdem Seitens der Gemeinden, deren Flur durch eine Provinzialstrafse berührt wird, oder welche, wenn dies auch nicht der Fall ist, doch einen unmittelbaren Nutzen davon haben, bestimmte Beiträge geleistet werden sollen.

Der jährliche Verwendungsplan wird nach dem Landtagsabschied vom 30. Januar 1834 ständischen Deputirten zur Begutachtung vorgelegt. Ferner bewilligte der Landtagsabschied vom 6. August 1841, dafs die Chausseegelderhebung auf den im Zusammenhange und ebenso wie die Staatsstrafsen kunstmäfsig gebauten Provinzialstrafsen eingeführt, dafs künftig eine Prämie von 3000 Thlrn. für jede Meile als Staatszuschufs zu den Anlagekosten der neu zu bauenden Provinzialstrafsen gezahlt, und um den Neubau mit gröfserer Energie fortsetzen zu können, der ursprüngliche Fonds von 10,406 Thlrn. auf 20,812 Thlr. jährlich durch die Erhebung doppelter Steuer-Beischläge erhöht werde.

Von 1828 bis 1840 waren 10 Meilen Provinzialstrafsen gebaut worden, mit einem Geldaufwand von 174,643 Thlrn., wozu durch den gewöhnlichen Provinzial-Wegebaufonds 100,906 Thlr., durch die nach dem Landtagsabschied von 1829 geleisteten Geldbeiträge der

betreffenden Gemeinden 62,737 Thlr. und durch aufserordentliche Beiträge von Eingesessenen 11,000 Thlr. aufgebracht waren. Am Anfang des Jahres 1846 wurden 12 Meilen Chausseen aus dem Provinzial-Wegebaufonds unterhalten.

Das Grofsherzogthum Posen hat erst durch die nach Berathung mit den Provinzialständen erlassene Allerhöchste Verordnung vom 21. Juli 1843 einen Provinzial-Strafsenbaufonds erhalten. Die Einnahmen desselben bestehen:

1. in einem jährlichen Beitrage aus der Staatskasse von 40,000 Thlrn., welcher zur Beförderung der Chaussirung der Nebenstrafsen in dieser Provinz für die Dauer von 15 Jahren, vom 1. Januar 1844 an gerechnet, zugesichert worden ist;
2. in einem gleichen Zuschufs der Provinz von jährlich 40,000 Thlrn., welcher, wie der Landtagsabschied vom 27. Dezember 1845 genehmigt hat, zur Hälfte nach Mafsgabe der sämmtlichen direkten Steuern, und zur anderen Hälfte nach Verhältnifs der Bevölkerung auf die einzelnen Kreise vertheilt wird;
3. in dem Ertrage des tarifmäfsigen Wegegeldes und den sonstigen Nutzungen der Strafsen.

Dieser Fonds, mit welchem die Provinzialstrafsen kunstmäfsig auszubauen und zu unterhalten sind, wird von dem Oberpräsidenten unter Mitwirkung ständischer Deputirte verwaltet. Nach Ablauf der 15 Jahre wird der Baufonds aufgelöst und die Unterhaltung der bis dahin gebauten Provinzialstrafsen bleibt dann zur Last der Provinz gegen Genufs des Chausseegeldes. Seit Gründung des Fonds sind bis zu Anfang des Jahres 1846 die beiden Provinzialstrafsen von Posen nach Schrimm und von Krotoschin nach Ostrowo, zusammen von 8,5 Meilen Länge, gebaut worden.

Aufser den Staats- und Provinzialstrafsen giebt es endlich noch eine Anzahl anderer unter Barriere gestellter Chausseen, welche in eine dritte Klasse zusammengefafst sind, obwohl bei ihnen die verschiedensten Eigenthumsverhältnisse obwalten. Theils sind sie von Kreisständen oder von Kommunen, theils von Aktiengesellschaften oder Gewerkschaften oder sonstigen Privaten, meistens mit Unterstützung des Staates, in manchen Fällen aber auch ohne dieselbe gebaut worden. Bei einigen ist auch der Staat in seiner Beziehung als Militair-, oder Forst- und Domainen-, oder Bergfiskus betheiligt. Die nachstehende Uebersicht giebt die Meilenzahl aller derartigen Chausseen an, auf welchen Chausseegeld erhoben wird.

In der Provinz	Am Anfange des Jahres		
	1816.	1831.	1846.
Preufsen.	.	7,2	13,2
Posen.	.	.	.
Pommern.	.	.	.
Schlesien.	4,9	11	39,5
Brandenburg.	.	9,7	17,9
Sachsen.	1,4	2,1	17,7
Westphalen.	6,5	6,3	22,9
Rheinprovinz.	8,6	12,8	46,4
in der Monarchie	21,4	49,1	157,6

Auch hier ist die Bemerkung zu machen, dafs viel mehr Privatchausseen in den letzten 30 Jahren gebaut worden sind, als diese Nachweisung ersehen läfst, weil eine beträchtliche Zahl, von Kommunen und Privaten erbaut, im Laufe dieses Zeitraumes unter die Staatsstrafsen aufgenommen worden ist. Von den 49,1 M. Privatchausseen, welche am Anfange des Jahres 1831 vorhanden waren, sind in Preufsen 6,7 M., nämlich die Chaussee von Hochwasser bei Danzig über Neustadt bis zur pommerschen Grenze, in Schlesien 2,5 M. in der Umgegend von Liegnitz, in Brandenburg 8 M. von der Chaussee von Berlin nach Prenzlow, in Westphalen 1 M., und in der Rheinprovinz 0,9 M. später Staatsstrafsen geworden.

Sehr überwiegend haben die Bewohner von Schlesien und der Rheinprovinz die gröfste Thätigkeit entwickelt, sich durch eigene Anstrengung kunstmäfsig gebaute Strafsen zu verschaffen. Doch mufs wiederholt werden, dafs die gegebene Uebersicht kein vollständiges Bild der von den Kommunen und Privaten hergestellten Chausseen liefert, weil in allen Theilen der Monarchie mehr oder weniger Chausseestrecken vorhanden sind, auf denen kein Wegegeld erhoben wird, entweder weil sie zu klein sind, oder die Eigenthümer sie fast ausschliefslich selbst benutzen, oder diese sich nicht zur chausseemäfsigen Unterhaltung verpflichten wollen. — Unter den am Anfang des Jahres 1846 angegebenen Privatchausseen befinden sich Bergwerksstrafsen 9,3 M. in Schlesien und 1,9 M. in Sachsen. Von den 17,7 M. in letzterer Provinz liegen 7,5 M. in den Grafschaften Stolberg-Stolberg

und Stolberg-Wernigerode, welche von den dortigen Standesherren gebaut worden sind.

Zur vollständigen Uebersicht werden hier noch schliefslich die drei Klassen von Chausseen nach ihrer Meilenzahl in den einzelnen Provinzen am Anfange des Jahres 1846 zusammengestellt.

In der Provinz	Staats-strafsen.	Provinzial-strafsen.	Communal- oder Privat-Chausseen.	Zusammen.
Preufsen.	145,6	.	13,2	158,8
Posen.	64,2	8,5	.	72,7
Pommern.	93,2	.	.	93,2
Schlesien.	225,9	.	39,5	265,4
Brandenburg.	177,7	.	17,9	195,6
Sachsen.	218,9	.	17,7	236,6
Westphalen.	245,1	12	22,9	280
Rheinprovinz.	295,8	135,6	46,4	477,8
in der Monarchie	1466,4	156,1	157,6	1780,1

(Die Fortsetzung, welche die Kosten und den Verkehr der Staats-Chausseen behandelt, folgt im nächsten Hefte.)

Berichtigung.

S. 46. Z. 8. v. o. statt Opiumrechte lies Opiumpacht.

Gedruckt bei Gustav Schade.

INTELLIGENZBLATT ZUM HANDELS-ARCHIV.

Januar 1847.

In der Rubach'schen Buchhandlung in Magdeburg ist erschienen und in allen Buchhandlungen zu haben:

Allgemeine (neueste)

Gewerbe-Ordnung

für die Preufsischen Staaten

und das dazu gehörige Entschädigungsgesetz vom 17. Januar 1845

nebst den

ältern Verordnungen,

auf welche in diesen Gesetzen Bezug genommen ist.

Ein Hülfsbuch für Gewerbetreibende.

Preis: 10 Sgr.

A. Platt's

GROSSER ATLAS

in acht Lieferungen à 2 Thaler,

jede aus 10 Karten bestehend.

6 Weltkarten, 36 aus Europa, 13 aus Asien, 4 aus Afrika, 15 aus Amerika, 1 aus Australien, 4 Himmelskarten, 1 Titelblatt.

Der Verfasser dieses Atlas', dessen Name bereits ehrenvoll durch seine vortrefflichen Leistungen im geographischen Kartenzeichnen bekannt geworden, giebt in demselben eine umfassende Darstellung aller Welttheile, theils in oro-hydrographischen, theils in politischen Karten.

Die benutzten Quellen und Hülfsmittel sind das Beste und notorisch Zuverlässigste, was die neuere Zeit in Bezug auf Geographie bietet. Für oro-hydrographische Verhältnisse hat er Berghaus geographische Werke und Karten, und für politische, aufser diesen, noch Arowsmith's und Grimm's sämmtliche Karten, Reymann's, Stieler's. Engelhardt's, Oberreit's und Papen's Specialkarten in solcher Art benutzt, dafs er seinem Werke den Charakter der Eigenthümlichkeit und Gediegenheit treu bewahrt hat, wodurch er sich vor manchem andern ähnlicher Gattung aufs günstigste auszeichnet.

In zweiter Auflage

erschien so eben bei Metzler in Stuttgart:

Karl Courtin, Professor,

Der Praktische Kaufmann,

oder

gemeinfafslicher Lehrkurs der angewandten Handelswissenschaften,

dargestellt durch die fingirten, vom Leichtern zum Schwierigern übergehenden, in chronolog. Ordnung sich folgenden, ein zusammenhängendes Ganze bildenden Geschäfte und vollständigen Bücher eines Handlungshauses, mit allen zu ihrer Verständlichkeit erforderlichen Erklärungen, Formularen, Calculationen etc. und einem alphabet. Verzeichnisse, worin die Bedeutung der im Werke selbst nicht erklärten Kunstausdrücke angegeben ist. Zum Selbstunterrichte für angehende Kaufleute, so wie als Leitfaden für Vorsteher von Handelsschulen und Lehrer der kaufmännischen Wissenschaften. 2 Theile. In engl. Leinwand gebunden.

gr. 8. 2 Thlr. oder 3 fl. 30 kr.

Da hier die Münz-, Maafs- und Gewichtsverhältnisse des südlichen Deutschlands den Geschäften und Handelsbüchern zu Grunde gelegt sind, so wird dieses Buch in den nach Gulden rechnenden Ländern besonders willkommen sein. Der Preis dieser 2ten Auflage ist noch billiger als bei der ersten gestellt. — Vorräthig in allen Buchhandlungen.

Unter allen gegenwärtig vorhandenen Lehrbüchern für die der Handlung sich Widmenden ist wohl keins so unbedingt zu empfehlen, als das nachstehende im Verlage von

Im. Tr. Wöller in Leipzig (Königsstrafse 17)

in

3ter völlig umgearbeiteter und ungemein erweiterter Auflage erscheinende Werk, welches durch jede Buchhandlung des In- und Auslandes bezogen werden kann:

Neue

Handelsschule.

Allgemein fafsliches und vollständiges,
in natürlicher Stufenfolge fortschreitendes Lehrbuch
der

kaufmännischen Grundwissenschaften.

Für Jünglinge, die sich dem Handelsstande widmen wollen, bearbeitet
von

E. F. V. Lorenz.

☞ Das Ganze ist vollständig in 4 Bänden oder 25 regelmäfsig monatlichen Lieferungen zu 64 höchst reichhaltigen Seiten des gröfsten Octavformats
à 6 Ggr. = 7½ Ngr. oder Sgr.
(von denen bis jetzt 16 erschienen sind)

NB. Sollte das Werk stärker werden, als hier angegeben ist, so wird alles
Mehrerscheinende gratis geliefert.

Vortheile.

Die Abnehmer der 3 ersten Bände erhalten
den 4. Band gratis.
Subscribentensammler erhalten auf je 12 Exemplare
1 Freiexemplar.

Jeder einzelne Band steht auch als ein abgeschlossenes Ganze selbstständig für sich da, weshalb denn auch für Solche, die blofs einzelne Bände wünschen, bereits der 1ste Band vollständig unter nachstehendem Titel in jeder Buchhandlung zu haben ist:

Allgemeine Handelslehre oder: System des Handels,
das
Gesammtwissen des Kaufmanns

im Zusammenhange darstellend. Erstes, allgemein fafsliches, in natürlicher Stufenfolge fortschreitendes Lehrbuch für den Handlungszögling. (Geheftet und in elegantem Umschlag. 388 höchst reichhaltige Seiten des gröfsten Octavformats.) Preis 1 Thlr. 12 Ggr. = 15 Ngr. od. Sgr.

Anfangs December 1846 ward wieder vollständig der (36 Bogen starke) 2te Band, welcher enthält:

1. Münz-, Maafs-, Gewichts-, Staatspapier- und Usancenkunde.
2. Angewendete kaufmännische Rechenkunst in weitester Anwendung auf das Geschäftsleben.

Der dritte Band (20 Bogen) wird enthalten:
Terminologie, Correspondenz und Lehre von den schriftlichen Arbeiten des Kaufmanns im weitesten Umfange.

Der 4te (20 Bogen):
Lehre vom Buchhalten, oder Gründung und Führung kaufmännischer Geschäfte.

I. GESETZGEBUNG.

PREUSSEN.

Ausgangs-Zoll für Getreide etc.

Nachdem die Regierungen von Bayern, Württemberg und Baden sich bewogen gefunden haben, an ihren Gränzen gegen Frankreich und die Schweiz Getreide und andere Nahrungsstoffe mit einem Ausgangszolle zu belegen, so ist es, mit Rücksicht auf die dermalige Höhe der Getreidepreise in einigen Theilen der Rhein-Provinz, angemessen befunden worden, jene Maſsregel auf die diesseitige Gränze gegen Frankreich, so weit die Ausfuhr zu Lande erfolgt, auszudehnen. Demgemäſs wird hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht, daſs Getreide und Hülsenfrüchte, Mehl und andere Mühlen-Fabrikate bei der Ausfuhr über die Zollvereins-Gränze von Perl an der Mosel in Preuſsen bis Pfronten in Bayern, beide Punkte einschlieſslich, — in Preuſsen, so weit die Ausfuhr zu Lande stattfindet — bis auf Weiteres einem Ausgangs-Zolle von 25 Procent des durchschnittlichen Werths unterworfen sind.

Die hiernach bei den preuſsischen Zoll-Aemtern zur Erhebung kommenden Ausgangs-Zollsätze sind für jetzt:

a) für Weizen und Hülsenfrüchte vom preuſsischen Scheffel auf 1 Rthlr. — Sgr.

b) für Roggen und andere nicht besonders genannte Getreide-Arten vom preuſsischen Scheffel auf . . . . . — » 20 »

c) für Gerste vom preuſsischen Scheffel auf . — » 16 »

d) für Hafer » » » » . — » 9 »

e) für Mehl und andere Mühlen-Fabrikate vom Zoll-Centner auf . . . . . 1 » 22½ »

festgesetzt.

Berlin, den 31. Dezember 1846.

Der Finanz-Minister.

von Düesberg.

Bankwesen.

Zur Beförderung des Handels und der Gewerbe, so wie zur Erleichterung des Geldverkehrs, habe ich beschlossen, in den Städten Posen, Stolpe und Elberfeld Bank-Kommanditen zu errichten. Desgleichen ist im Einverständnisse mit des Herrn Finanz-Ministers Excellenz bei den Regierungs-Haupt-Kassen zu Trier, Aachen, Düsseldorf, Minden, Erfurt, Frankfurt a. d. O., Stralsund, Köslin, Liegnitz und Oppeln die Einrichtung zum Betriebe und zur Vermittelung von Bankgeschäften getroffen worden. Das Königliche Haupt-Bank-Direktorium wird bei Eröffnung jeder dieser Bank-Anstalten den Geschäftsumfang bekannt machen.

Berlin, den 31. Dezember 1846.

Der Geheime Staats-Minister, Chef der Bank.

Rother.

In Verfolg dieser Bekanntmachung ist im Amtsblatt der Königl. Regierung in Liegnitz nachstehendes Publicandum erlassen worden:

In Gemäfsheit der Bekanntmachung des Herrn Chefs der Bank Excellenz vom 31. d. M. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntnifs, dafs im Einverständnisse mit des Herrn Finanz-Ministers Excellenz die Regierungs-Haupt-Kasse zu Liegnitz mit dem Anfange des nächsten Jahres für Rechnung des Bank-Direktoriums zu Breslau 1. Darlehne auf öffentliche Papiere, in der Regel nicht unter 500 Rthlr., gewähren; 2. Anweisungen auf die übrigen Bank-Anstalten ertheilen, so wie deren Anweisungen einlösen; 3. für Behörden und öffentliche Anstalten den An- und Verkauf öffentlicher Papiere gegen $\frac{1}{8}$ pCt. Provision und die übliche Courtage von 1 pro mille besorgen, und 4. von denselben die zur zinsbaren Belegung bei dem Bank-Direktorium in Breslau bestimmten Gelder, in der Regel jedoch nicht unter 1000 Rthlr., annehmen wird. Die Anträge wegen Ausfertigung der Bank-Obligationen sind aber wie bisher direkt an das Bank-Direktorium zu richten.

Liegnitz, den 31. Dezember 1846.

Korrespondenz nach und über Grofsbritannien.

Bekanntmachung.

Zwischen dem preufsischen und dem grofsbritannischen General-Postamte ist ein Vertrag geschlossen worden, der am 1. Januar 1847

in Wirksamkeit tritt. Der bisherige Franco-Zwang für die preufsisch-britische Korrespondenz hört auf. Die gedachte Korrespondenz kann nach der Wahl des Absenders, sowohl hin- wie herwärts, entweder unfrankirt oder bis zum Bestimmungs-Orte frankirt abgesandt werden. Eine theilweise Frankirung ist nicht gestattet. Das bisherige britische interne Porto und das Seeporto für Briefe zwischen England und dem Kontinent von 1 Sh. 8 Pce. und resp. 1 Sh. 10 Pce. bei der Beförderung über Hamburg, — und von 8 Pce. bei der Beförderung über Belgien oder die Niederlande ist auf einen Durchschnittssatz von 6 Pce. ermäfsigt und das preufsische Porto für die englische Korrespondenz auf einen Durchschnittssatz von $3\frac{1}{3}$ Sgr. oder 4 Pence gleichförmig für alle Entfernungen festgestellt worden. Das Transit-Porto auf den 3 Routen durch Belgien, die Niederlande und Hamburg ist auf den gleichen Satz von 2 Pence oder 1 Sgr. 8 Pf. ermäfsigt worden. Auf sämmtliche vorgedachte Portosätze (mit Ausnahme des belgischen Transitporto) findet durchgängig die britische Briefgewichts-Progression Anwendung, welche wie folgt fortschreitet:

bis 1 Loth ($\frac{1}{2}$ Unze britisch) incl. . . . 1fach;
über 1 » 2 » ($\frac{1}{2}$—1 » ») » . . . 2 »
» 2 » 4 » (1 — 2 Unzen ») » . . . 4 »
» 4 » 6 » (2 — 3 » ») » . . . 6 »

u. s. w. für jede fernere 2 Loth (1 Unze britisch) zwei Portosätze mehr.

Das belgische Transit-Porto ist dagegen nach folgender Brief-Gewichts-Skala zu erheben:

bis $\frac{1}{2}$ Loth excl. 1fach;
von $\frac{1}{2}$ » 1 » » . . . . . 2 »
» 1 » $1\frac{1}{2}$ » » . . . . . 3 »
» $1\frac{1}{2}$ » 2 » » . . . . . 4 »

u. s. w. für jedes fernere halbe Loth einen Porto-Satz mehr.

Bei der National-Korrespondenz, d. h. bei Briefen aus preussischen und britischen und aus britischen nach preufsischen Orten kommt mithin das Porto für den einfachen Brief durchgängig auf 1 Sh. oder 10 Sgr. zu stehen.

Für Briefe nach und von überseeischen Kolonieen und Ländern, durch Grofsbritannien transitirend, soll aufser dem obigen Porto für Nationalbriefe an Seeporto von dem englischen Abgangs- resp. bis zum englischen Ankunftshafen stets derselbe Betrag von den preufsischen Korrespondenten erhoben werden, welchen die britischen Unterthanen dafür zu entrichten haben. Dieses Seeporto beträgt gegenwärtig für Briefe nach allen britischen Kolonieen und Be-

sitzungen, in welchen Grofsbritannien Postämter unterhält, 1 Sh., mit Ausnahme für Briefe nach Berbice, Jamaika, Neu-Braunschweig, Neu-Schottland und der Prinz-Eduards-Insel, für welche 1 Sh. 2 Pce. zu zahlen ist. Bei diesem Porto findet die britische Briefgewichts-Progression Anwendung, und können Briefe nach allen diesen Kolonieen und Besitzungen frankirt und unfrankirt abgesandt werden. Briefe nach allen anderen überseeischen Ländern unterliegen dem Frankirungszwange. Für dieselben ist aufser dem obigen Porto für National-Briefe noch folgendes See-Porto zu entrichten:

a) Nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung, St. Helena, Sierra-Leona und Australien per Privatschiffe . . .	—	Sh.	8 Pce.
b) nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, Ostindien über Southampton, den Philippinen, Süd-Australien und Venezuela . .	1	»	— »
c) nach Guadeloupe, Martinique, Haiti, Portoriko, St. Croix, St. Eustache, St. Martin und St. Thomas	1	»	3 »
d) nach Mauritius, der Insel Bourbon, den Molukken, Java und Sumatra, nach Borneo, Neu-Seeland und Vandiemensland, über Southampton	1	»	4 »
e) nach Aegypten, Syrien und Griechenland . .	1	»	6 »
f) nach Portugal	1	»	7 »
g) nach den Azorischen und Kanarischen Inseln und Madeira	1	»	8 »
h) nach Panama, Chili und Peru	2	»	— »
i) nach Neu-Granada, Mexiko und Cuba . . .	2	»	1 »
k) nach Spanien	2	»	2 »
l) nach Buenos-Ayres und Montevideo	2	»	5 »
und *m*) nach Brasilien	2	»	7 »

Wie hoch sowohl für National-Briefe, als für Briefe nach und von überseeischen Orten das Porto zu stehen kommt, ist aus einer Tabelle zu ersehen, die für sämmtliche Korrespondenz bis auf das Gewicht von einem Pfunde speziell berechnet ist und im Laufe des Januar k. J. bei jedem Post-Amte für 5 Sgr. zu haben sein wird. Diese Tabelle wird auch die Tage nachweisen, an welchen die Felleisen mit der verschiedenen überseeischen Korrespondenz in London geschlossen werden.

Rekommandirte Briefe aus Preufsen nach Grofsbritannien

müssen bis zum Bestimmungsorte frankirt werden. Aufser dem Porto für gewöhnliche Briefe und dem gesetzlichen Scheingelde ist dafür 1 Sh. oder 10 Sgr. an britischer Rekommandationsgebühr zu entrichten. Nach den britischen Kolonieen und anderen überseeischen Ländern können rekommandirte Briefe nicht befördert werden. Englische Zeitungen werden bis zum Landungshafen des Kontinents frei von englischem Porto befördert. Sie unterliegen von dort bei der Beförderung über Belgien, welcher Weg als der schnellste und regelmäfsigste ausschliefslich gewählt werden soll, einem belgischen Transit-Porto von 5 Pfennigen für jede Nummer, und sofern sie durch preufsische Post-Anstalten bezogen werden, noch der gesetzlichen diesseitigen Provision. Bei direktem Bezuge aus England unter Kreuzband seitens der Interessenten selbst ist dafür das Porto für Sendungen unter Kreuzband zu entrichten.

Bei preufsischen Zeitungen, die nach England versendet werden, findet ebenfalls eine Befreiung von dem preufsischen internen Porto statt. Sie unterliegen nur dem an die intermediairen Post-Verwaltungen von Hamburg, Belgien und den Niederlanden zu entrichtenden Transit-Porto und dem englischen internen Porto.

Sendungen von Wechsel-Coursen, Preis-Couranten und anderen gedruckten Sachen unter Kreuzband müssen sowohl hin- wie herwärts bei der Spedition über Hamburg oder die Niederlande bis zur Meeresküste und bei der Spedition über Belgien bis zur preufsisch-belgischen Gränze frankirt sein. An preufsischem internen Porto, so wie an hamburger und niederländischem Transit-Porto, ist für die gedachten Sendungen stets der vierte Theil desjenigen Porto zu erheben, welches für Briefe aus und nach Grofsbritannien in Ansatz zu bringen ist.

Für Sendungen von Waarenproben hat eine gegenseitige Porto-Ermäfsigung nicht stattfinden können; derartige Sendungen nach und von England unterliegen daher dem Porto für gewöhnliche Briefe.

Bei Absendung der Briefe aus Preufsen nach England ist zu bemerken, dafs Briefe auf dem Wege über Belgien, besonders wenn sie mehr als $^1/_2$ Loth wiegen, theurer zu stehen kommen, als auf dem Wege über Hamburg oder die Niederlande. Der erstere Weg bietet aber in der Regel, besonders im Winter, gröfsere Schnelligkeit und Regelmäfsigkeit dar. Dem Publikum steht frei, den Beförderungsweg auf der Adresse vorzuschreiben, und diese Bestimmung dient den Post-Anstalten unbedingt zur Richtschnur. Ist der Speditionsweg

seitens des Absenders dagegen nicht angegeben, so sind die Post-Anstalten angewiesen worden, den schnellsten Weg zu wählen und wie folgt zu verfahren.

Die Post-Anstalten in der Rhein-Provinz und Westphalen senden die gedachten Briefe über Belgien, ausgenommen die in der Umgegend von Emmerich belegenen Orte, deren Korrespondenz mit den dreimal wöchentlich, nämlich Dienstag, Mittwoch und Sonnabend früh, von Rotterdam nach London abgehenden Paketböten schnellere Beförderung erhält.

Die Post-Anstalten in den östlichen Provinzen Preufsens werden die Briefe nach Grofsbritannien an denjenigen Tagen auf Hamburg dirigiren, wo sie am letzteren Orte unmittelbar vor Abgang der Post-Dampfböte nach London, also Dienstags und Freitags bis spätestens 9 Uhr Abends, in Hamburg eintreffen. An allen anderen Tagen werden die gedachten Briefe über Belgien spedirt.

Berlin, den 26. Dezember 1846.

General-Post-Amt.

BELGIEN.

Bestimmungen über die regelmäfsigen Segel-Schiffahrts-dienste.

Um den Waarenzug über Antwerpen zu befördern und zu erweitern, hat das Belgische Gouvernement einen regelmäfsigen und im Voraus bestimmten Schiffsdienst nach einigen überseeischen Ländern, durch eine Unterstützung von Seiten des Staats, seit einigen Jahren ins Leben gerufen. Es macht die gewählten Routen, die Anzahl der Reisen für eine jede derselben, die Abfahrtstage und den Maximal-Betrag der von Seiten des Staats zu bewilligenden Fahrprämie bekannt, und giebt die Uebernahme des Dienstes für die einzelnen Routen unter gewissen Bedingungen, wohin namentlich die Festsetzung eines bestimmten Frachtsatzes gehört, an Rheder in Submission. Die Schiffe müssen Belgische oder nationalisirte sein; nur wenn solche fehlen, können fremde Schiffe zugelassen werden. Unbedingt sind die letzteren bei der zweiten, dritten und vierten Reise nach Sincapore (vgl. unten) ausgeschlossen. Eine Zusammenstellung der für den Deutschen Handel interessanten Bestimmungen des für den diesjährigen Schiffsdienst erlassenen Reglements ist im Folgenden gegeben.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten beschliefst auf die von der Komission für den regelmäfsigen Segelschiffahrts-Dienst wegen

Einrichtung dieses Dienstes im Jahre 1847 gemachten Vorschläge, unter Vorbehalt der Bewilligung der nöthigen Fonds von Seiten der Legislatur *), was folgt:

Art. 1. Im Jahre 1847 werden folgende Schiffahrts-Dienste stattfinden:

zwischen Antwerpen und Konstantinopel mit Anlaufen in Smyrna und Athen;

zwischen Antwerpen und Bahia resp. Fernambuko mit Anlaufen resp. in Fernambuko und Bahia;

zwischen Antwerpen und Valparaiso und Callao;

zwischen Antwerpen und Vera-Cruz;

zwischen Antwerpen und St. Thomas de Guatimala, mit Anlaufen in la Guayra;

zwischen Antwerpen und Sincapore und Batavia.

Art. 2. Den Termin für Einreichung der Submissionen, die Anzahl der Fahrten, die Tage der Abfahrt, die Höhe und der Maafsstab der Prämien und der Ausfrachten, sowie alle übrigen die einzelnen Schiffahrts-Dienste betreffenden Bestimmungen sind in den nachfolgenden Artikeln und der beiliegenden Uebersicht enthalten.

Art. 3. — — Der Beginn der Ladung wird, unter Bezeichnung des betreffenden Schiffs, bei dem Dienste nach der Levante wenigstens 20 Tage, und bei den übrigen Diensten wenigstens 40 Tage vor dem Versegeln öffentlich bekannt gemacht.

Art. 5. Die Ausfahrten erfolgen direkt.

Art. 6. Die Unternehmer haben ein von dem Sekretär der Kommission gezeichnetes und paraphirtes Register bei einem Schiffsmäkler auszulegen, in welches ein jeder diejenigen Waaren-Mengen, welche er an Bord eines jeden Schiffs bringen will, eintragen kann.

Sobald Einzeichnungen für die ganze Höhe der Ladung erfolgt sind, werden weitere Einzeichnungen nur bedingungsweise angenommen.

Wenn bei den Diensten, wo ein Zwischenhafen anzulaufen ist, dieses Anlaufen nicht stattfindet, so hat der Schiffsführer die nach dem Zwischenhafen bestimmten Waaren auf dem kürzesten Wege und auf seine Kosten, jedoch nicht auf seine Gefahr, nach diesem Hafen zu senden. Während der ersten zehn Tage nach Eröffnung der Einzeichnungen mufs für Fraehten nach den Zwischenhäfen ein mindestens ebenso grofser Tonnengehalt reservirt werden, als erforderlich ist, um dem Unternehmer das Anlaufen des Zwischenhafens

*) Ist inzwischen erfolgt.

zur Pflicht zu machen; erfolgen Einzeichnungen auf Höhe dieses Gehalts, so mufs das Anlaufen stattfinden.

Die Ladung der eingezeichneten Waaren erfolgt nach den Grundsätzen einer guten Stauung.

Ueber die erfolgten Einzeichnungen hinaus hat der Schiffsführer noch 5 Proc. der eingeschriebenen Tonnenzahl zur Ladung anzunehmen.

Wer weniger als 95 Proc. des von ihm gezeichneten Tonnengehalts zur Ladung bringt, hat für diesen Minderbetrag die Hälfte der Fracht zu entrichten. Dasselbe gilt hinsichtlich aller angemeldeten Waaren, welche nicht mindestens zwei Tage vor dem reglementsmäfsigen Abfahrts-Tage des Schiffs, dem Schiffsführer zur Verfügung gestellt sind.

Kohlen und Getränke, welche nicht mindestens acht Tage und andere angemeldete Waaren, welche nicht mindestens fünf Tage vor dem bestimmten Abfahrts-Tage dem Schiffsführer zur Verfügung gestellt sind, können von diesem zurückgewiesen werden.

Brüssel, den 2. Dezember 1846.

A. Dechamps.

Uebersicht der hauptsächlichsten Bestimmungen für die einzelnen Schiffahrts-Dienste.

Namen der Dienste.	Tag der Abfahrten.	Zwischenhäfen.	Prämien.	Höchster Betrag der Sätze für die Ausfrachten.	Besondere Bedingungen.
Konstantinopel.	15. April. 1. Juni. 15. Juli. 1. Septbr. 15. Novbr.	Smyrna. Athen. Smyrna. — Smyrna.	15 Frs. pro Tonne, bis auf Höhe von 150 Tonnen.	*a*) Waaren, deren Fracht nach dem Gewicht bestimmt zu werden pflegt, wie Nägel, Fensterglas, Zink u. s. w.: 20 Frs. netto pro Tonne. *b*) Leichte Waaren, deren Fracht nach 40 englischen Kubikfufs bestimmt zu werden pflegt, und zwar: leinene, wollene und baumwollene Stuhlwaaren, rein od. gemischt, 10 Frs. netto pro Tonne; alle andere Waaren 35 Frs. netto pro Tonne. *c*) Steinkohlen, Roheisen und Stabeisen Belgischen Ursprungs, 15 Frs. netto pro Tonne. *d*) Getränke, 25 Frs. netto pro Tonne.	Die Schiffe müssen mi destens 150 Tonnen halt Zum Anlaufen in Ath und Smyrna ist nur da eine Verpflichtung vorha den, wenn die Menge gezeichneten Waaren Tonnen beträgt. Ande falls treten die Bestimmu gen im Art. 6. Al. 3.

Namen der Dienste.	Tag der Abfahrten.	Zwischenhäfen.	Prämien.	Höchster Betrag der Sätze für die Ausfrachten.	Besondere Bedingungen.
ahia und Irnambuko.	1. April. 1. Novbr.	Bahia. Fernambuko.	30 Frs. pro Tonne, bis auf Höhe von 175 Tonnen.	*a*) Waaren, wie oben sub *a*, 28 Frs. und 15 Proc. pro Tonne. *b*) Waaren, wie oben sub *b*, und zwar: Stuhlwaaren, 20 Frs. netto pro Tonne; andere Waaren, 40 Frs. und 15 Proc. pro Tonne. *c*) Steinkohlen, Saatöl, Branntwein in Fässern, Kisten, Demijohns und Kruken, Thonwaaren, Roheisen und Stabeisen Belgischen Ursprungs, 20 Frs. und 15 Proc. pro Tonne.	Die Schiffe müssen mindestens 150 Tonnen halten. Hinsichtlich des Anlaufens in Bahia und Fernambuko gelten die oben angegebenen Bestimmungen.
lparaiso d Callao.	1. März. 15. Mai. 1. August. 15. Octbr. 15. Decbr.	Die Häfen zwischen Valparaiso und Callao.	60 Frs. pro Tonne, bis auf Höhe von 165 Tonnen.	*a*) Waaren, wie oben sub *a*, nach Valparaiso 60 Frs. und 15 Proc., nach Callao 80 Frs. und 15 Proc. pro Tonne. *b*) Waaren, wie oben sub *b*, und zwar: Stuhlwaaren, 40 Frs., resp. 50 Frs. netto pro Tonne; andere Waaren, 80 Frs. und 15 Proc., resp. 100 Frs. und 15 Proc. pro Tonne. *c*) Branntwein in Fässern, Kisten, Demijohns und Kruken, Roheisen und Stabeisen Belgischen Ursprungs, 30 Frs. u. 15 Proc., resp. 35 Frs. u. 15 Proc. pro Tonne. *d*) Steinkohlen u. Thonwaaren Belgischen Ursprungs, 25 Frs. und 15 Proc., resp. 30 Frs. und 15 Proc. pro Tonne.	Die Schiffe müssen mindestens 150 Tonnen halten. Die Fahrt nach Callao findet nur statt, wenn die dorthin bestimmten Waaren 35 Tonnen betragen. Das Anlaufen der Zwischenhäfen ist dem Ermessen des Unternehmers anheimgestellt.
era-Cruz.	15. Mai. 15. Octbr.	—	30 Frs. pro Tonne, bis auf Höhe von 175 Tonnen.	*a*) Waaren, wie oben sub *a*, 40 Frs. und 15 Proc. pro Tonne. *b*) Waaren, wie oben sub *b*, und zwar: Stuhlwaaren, 25 Frs. nettó pro Tonne; andere Waaren, 50 Frs. und 15 Proc. pro Tonne. *c*) Steinkohlen, Saatöl, Branntwein in Fässern, Kisten, Demijohns und Kruken, Thonwaaren, Roheisen und Stabeisen Belgischen Ursprungs, 25 Frs. und 15 Proc. pro Tonne.	Die Schiffe müssen mindestens 120 Tonnen halten.

Namen der Dienste.	Tag der Abfahrten.	Zwischenhäfen.	Prämien.	Höchster Betrag der Sätze für die Ausfrachten.	Besondere Bedingungen.
St. Thomas de Guatimala.	15. Februar. 15. Juni.	La Guayra.	35 Frs. pro Tonne, bis auf Höhe von 175 Tonnen.	Wie bei dem Dienste nach Vera-Cruz.	Die Schiffe müssen mindestens 150 Tonnen halten. Das Anlaufen in La Guayra mufs unbedingt stattfinden.
Sincapore und Batavia.	15. März. 15. Juni. 15. Septbr. 15. Decbr.	Batavia nach dem Ermessen des Unternehmers. Die Schiffe, welche die beiden ersten Reisen unternehmen, können ihre Fahrt nach einem Chinesischen Hafen ausdehnen. Die Rückladung kann in einem Hafen Indiens genommen werden.	Für die erste Fahrt 50 Frs. pro Tonne, bis auf Höhe von 250 Tonnen. Für die andern Fahrten keine Prämie, dagegen Bemannung durch die Königliche Marine.	Für Sincapore und Batavia: *a*) Waaren, wie oben sub *a*, 8 Piaster und 15 Proc. pro Tonne. *b*) Waaren, wie oben sub *b*, und zwar: Stuhlwaaren, 8 Piaster und 15 Proc. pro Tonne; andere Waaren, 10 Piaster und 15 Proc. pro Tonne. *c*) Branntwein, Roheisen, Stabeisen und Stahl Belgischen Ursprungs, 5 Piaster und 15 Procent pro Tonne. *d*) Steinkohlen und Thonwaaren, 4 Piaster und 15 Proc. pro Tonne.	Die Schiffe müssen mindestens 250 Tonnen halten.

NB. Um auf die vorstehend festgesetzten Frachtsätze Anspruch zu haben, müssen die Waaren nach Handelsgebrauch verpackt sein.

Gesetz, die Ausgangs-Abgabe für Werg betreffend.

LEOPOLD, König der Belgier etc.

Die Ausgangs-Abgabe für Werg ist auf 25 Frs. für 100 Kilgr. erhöht.

Diese Erhöhung tritt mit dem dritten Tage nach der Publikation im Moniteur, in Kraft.

Mit dem 31. März 1848 tritt sie ohne Weiteres aufser Wirksamkeit.

Gegeben Brüssel, den 3. Januar 1847.

(Publicirt den 6. Januar 1847).

Leopold.

Bemerkung. Der Ausgangszoll für Werg betrug bisher 4,24 Frs. für 100 Kilgr. Der angeordneten Erhöhung liegt die Absicht zu Grunde, einigen nothleidenden Gegenden Flanderns, in welchen die Verfertigung von Geweben aus Werggarn einheimisch ist, durch zeitweises Herabdrücken der Preise des Rohmaterials zu Hülfe zu kommen, Nach dem Zollverein sind im Jahre 1843: 11, und im Jahre 1844: 117 Zolletr. Werg aus Belgien ausgeführt.

Gesetz, die Eingangs-Abgabe für Häute und Felle, und einige Abänderungen des Gesetzes vom 21. Juli 1844 betreffend.

LEOPOLD, König der Belgier etc.

Art. 1. An die Stelle des durch das Gesetz vom 21. Juli 1844 festgestellten Tarifs treten in Betreff des Artikels: rohe Häute, die nachfolgenden Bestimmungen:

Namen der Waaren.	Verzollungsmaafsstab. Kilgr.	Abgaben beim Eingang: einheimische Flagge.	Abgaben beim Eingang: fremde Flagge.	Abgaben beim Ausgang.	Bemerkungen.
grüne, gesalzen oder nicht: direkt aus aussereuropäischen Ländern eingeführt.	100	0,01	0,50	5,00	a) Unter Häuten sind zu verstehen die Häute von Pferden, Stieren, Ochsen, Rindern, Büffeln, Kühen, Kälbern, Eseln, Maulthieren, Elephanten, Seehunden u. andern grofsen Seethieren. b) Die Abgabe von 12 Frs. pro 100 Kilgr. bezieht sich nicht allein auf die Häute, sondern auch auf alle rohe getrocknete Felle jeder Art, sie mögen gesalzen sein oder nicht. Für rohe Hasen- od. Ziegenfelle, behaart, frisch oder getrocknet, beträgt die Ausgangs-Abgabe 50 Frs. pro 100 Kilgr. Dieselbe wird verdreifacht, wenn diese Häute zubereitet sind.
grüne, gesalzen oder nicht: auf andere Weise oder anderwärts her	desgl.	1,00			
getrocknete, gesalzen oder nicht: direkt aus aussereuropäischen Ländern eingeführt	desgl.	0,01	0,60	12,00 b)	
getrocknete, gesalzen oder nicht: auf andere Weise oder anderwärts her	desgl.	1,50			

Art. 2. Die Bestimmung im Art. 3. No. 2. des vorgedachten Gesetzes wird bis zum 1. Januar 1849 wieder in Kraft gesetzt.

Die Regierung ist ermächtigt, die Geltung dieser Bestimmung für einen anderweiten Zeitraum von zwei Jahren ein- oder mehrmals zu verlängern.

Art. 3. Die Waaren, auf welche sich das zweite Alinea der Bemerkungen bezieht, welche an die Spitze des durch das mehrgedachte Gesetz festgesetzten Tarifs gestellt sind, können von der Regierung, wenn sie direkt aus dem Ursprungslande, aber unter der Flagge eines dritten Landes eingeführt werden, gegen Beibringung der näher vorzuschreibenden Beglaubigungen, zu den für die Einfuhren unter der Flagge des Verschiffungs-Landes bestehenden Zollsätzen zugelassen werden.

Gegeben in Laeken, den 2. Januar 1847.

Leopold.

Bemerkung zu Art. 1. Die Zollsätze des Tarifs vom 21. Juli 1844 betrugen für grüne Häute bei direkter Einfuhr aus transatlantischen Ländern auf Belgischen Schiffen 0,65, auf fremden Schiffen 1,50, bei anderweiter Einfuhr 2,25 Frs. für 100 Kilgr.; für getrocknete Häute, unter denselben Voraussetzungen, 0,05, 2,00 und 3,50 Frs. für 100 Kilgr. Die seitdem gemachten Erfahrungen haben gelehrt, dafs die Höhe dieser Zollsätze auf einen wichtigen Gewerbszweig des Landes, die Gerbereien, um so nachtheiliger zurückwirkte, als der gröfsere Theil des Bedarfs derselben an Häuten nicht unter Belgischer, sondern unter fremder Flagge zugeführt wurde, mithin selbst bei direkter Zufuhr dem für dieses Rohmaterial bedeutenden Zolle von 1,50 resp. 2,00 Frs. für 100 Kilgr. unterlag. Es ist deshalb die durch das vorstehende Gesetz angeordnete Zoll-Ermäfsigung für nöthig befunden.

Zu Art. 2. Der Tarif vom 21. Juli 1844 enthält unter andern folgende Sätze:

Namen der Waaren.		Verzollungs-maafsstab.	Abgabe bei der Einfuhr	
			unter Belgischer	unter fremder Flagge.
Roher Hanf	aus einem aufsereuropäischen Hafen	100 Kilgr.	0,50	2,00
	anderwärts her	desgl.	3,50	
Oelsaat	direkt aus einem aufsereuropäischen Lande	30 Hectolit.	1,50	4,25
	anderwärts her	desgl.	5,00	
Fettwaaren	direkt aus einem aufsereuropäischen Lande	100 Kilgr.	0,50	2,50
	anderwärts her	desgl.	3,50	

und bestimmt ferner im Art. 3 No. 2: »Während des ersten Jahres nach Erlafs dieses Gesetzes, und nach dem Ermessen der Regierung, auch während des zweiten Jahres, sollen roher Hanf, Oelsaat und Fettwaaren, wenn sie aus Häfen jen-

seits der Straſse von Gibraltar oder des Sundes, und getrocknete und grüne Häute, wenn sie aus Häfen jenseits der Meerenge von Gibraltar eingehen, sowohl bei der Einfuhr unter Belgischer Flagge, als auch unter Flagge des Ursprungslandes ebenso behandelt werden, wie die Einfuhren aus transatlantischen Ländern.« Diese Gleichstellung der Zufuhren aus der Ostsee resp. dem mittelländischen Meere mit den Zufuhren über den Ocean hatte bereits nach Ablauf des ersten Jahres nach Publikation des Gesetzes vom 21. Juli 1844 aufgehört. Im Art. 14 No. 3 des Belgisch-Niederländischen Handels- und Schiffahrts-Vertrages vom 29. Juli 1846 wurde vereinbart, daſs gewisse Waaren, zu welchen auch roher Hanf, Oelsaat und Fette gehören, bei ihrer Einfuhr aus den Niederlanden auf Belgischen oder Niederländischen Schiffen, in Belgien, an Stelle des diese Einfuhren nach dem Tarife vom 21. Juli 1844 treffenden Zollsatzes, dem nächstniedrigen im Tarif vorkommenden Satze unterliegen sollten. Für die gedachten drei Artikel war dieser nächstniedrige Zollsatz der für die Einfuhren aus aufsereuropäischen Ländern unter fremder Flagge bestimmte, und es folgte daraus, daſs diese Waaren aus den Niederlanden gegen geringere Zölle als aus den Ursprungsländern an der Ostsee nach Belgien eingeführt werden konnten. Durch die im vorstehenden Gesetz, aus Rücksicht auf das Interesse der Belgischen Industrie, zunächst für die Jahre 1847 und 1848 angeordnete Wiederherstellung des Zustandes, welcher im ersten Jahre nach Erlaſs des Gesetzes vom 21. Juli 1844 bestand, ist zugleich die nachtheilige Behandlung der übersundischen gegen die Niederländischen Einfuhren von rohem Hanf, Oelsaat und Fetten aufgehoben, und der Zollsatz für die übersundischen Einfuhren dieser Artikel, sofern dieselben auf Belgischen oder auf Schiffen des Ursprungslandes erfolgen, ermäſsigt.

Zu Art. 3. Aufsereuropäische Erzeugnisse sind bekanntlich nach dem Belgischen Differentialzoll-Gesetz geringeren Eingangs-Abgaben unterworfen, wenn sie aus transatlantischen Ländern, als wenn sie aus europäischen Häfen eingeführt werden. Bei einigen von diesen Erzeugnissen besteht für alle transatlantische Zufuhren derselbe Zollsatz, bei anderen bestehen verschiedene Zollsätze, jenachdem die Waare aus dem Ursprungslande oder aus einem andern transatlantischen Lande eingeht, bei noch andern werden die Zufuhren aus transatlantischen Ländern, welche nicht Ursprungsland sind, wie die Zufuhren aus europäischen Häfen behandelt. Da wo für den Eingang aus dem Ursprungslande besondere Zollsätze festgesetzt sind, findet der für die Einfuhr aus demselben unter fremder Flagge bestimmte Zollsatz auf die unter allen fremden Flaggen erfolgenden Zufuhren Anwendung, während nach der im Art. 3 des vorstehenden Gesetzes allegirten Stelle des Gesetzes vom 21. Juli 1844 da, wo für alle transatlantischen Zufuhren ein gemeinschaftlicher, oder für die nicht aus dem Ursprungslande erfolgenden transatlantischen Zufuhren ein besonderer Zollsatz besteht, der für solche Einfuhr unter fremder Flagge bestimmte Zollsatz nur für die unter Flagge des Verschiffungslandes erfolgenden Einfuhren Geltung hat, und die unter einer jeden dritten Flagge stattfindenden Einfuhren ebenso wie die Einfuhren aus europäischen Häfen behandelt werden. Als Beispiel für den letzteren Fall kann der Artikel Häute dienen, für welchen der Tarif im vorstehenden Gesetze enthalten ist. Getrocknete Rio-Grande-Häute können nach dem Differentialzoll-Gesetz, wenn sie aus Brasilien selbst eingeführt werden, nur unter Brasilischer Flagge zu dem Zollsatz von 0,60 Frs. für 100 Kilgr. eingelassen werden; bei dem Eingang unter jeder andern z. B. der Flagge der Vereinigten Staaten oder Spaniens würden sie dem Satz von 1,50 Frs. unterliegen. Würden dagegen dieselben Häute nicht

direkt aus Brasilien, sondern aus New-Orleans unter amerikanischer, oder aus Havana unter Spanischer Flagge eingeführt, so wären sie nicht mit 1,50 Frs., sondern nur mit 0,60 Frs. zu verzollen, und es war mithin die indirekte Einfuhr günstiger gestellt, als die direkte. Durch das vorstehende Gesetz ist die Regierung ermächtigt, bei denjenigen Artikeln, welche ihr dazu geeignet erscheinen, diesen Widerspruch zu beseitigen, und in dem vorausgesetzten Fall die für die Einfuhren unter fremder Flagge bestimmten Zollsätze, auch bei der Einfuhr unter anderer als der Flagge des Verschiffungslandes zur Anwendung zu bringen, sofern die Einfuhr direkt aus dem Ursprungslande erfolgt.

Das Gouvernement hat von dieser Befugnifs Gebrauch gemacht durch Erlafs der nachfolgenden

Verordnung, die Ausführung des Art. 3 des Gesetzes vom 2. Januar 1847 betreffend.

LEOPOLD, König der Belgier, etc.

Art. 1. In Gemäfsheit der Bestimmung im Art. 3. des Gesetzes vom 2. Januar d. J. sind die nachgenannten Waaren zu den in der nachfolgenden Tabelle angegebenen Zollsätzen zuzulassen, sofern sie aus ihrem transatlantischen Ursprungslande direct zur See unter Flagge eines dritten Landes eingehen.

Namen der Waaren.	Verzollungs-maafsstab.	Eingangs-Abgabe.	Bisherige Eingangs-Abgabe*).
Wallfischbarden, das Produkt fremden Fischfangs	100 Kilgr.	14,00	25,00
Farbholz, ungemahlen, mit Ausnahme von Fernambukholz	„ „	0,70	1,00
Hanf, roher, einschliefslich Fasern der Aloe, des Manillahanfs, des Phormium tenax und ähnlicher Spinn-Materialien, nicht besonders genannt	„ „	2,00	3,50
Haare, rohe	„ „	4,00	6,00
Hörner, Ochsen-, Kuh-, Büffel-, Widder-, Ziegenhörner u. s. w., ingleichen Hornspitzen	„ „	2,50	3,00
Häute, rohe, grüne, gesalz. od. nicht getr.	„ „	0,50	1,00
Häute, rohe, gesalz. od. nicht	„ „	0,60	1,50
Häute, Abfälle v. den Gerbereien, grüne	„ „	0,50	0,75
Häute, Abfälle v. den Gerbereien, getrocknete	„ „	1,00	1,50
Sämereien von Rübsen, Raps, Hanf, Lein, Sesam, Dötter und alle nicht besonders genannten Oelsaaten	30 Hectolit.	4,25	5,00
Fettwaaren	100 Kilgr.	2,50	3,50
Oel, Palm-, Kokosnufs-, Illipe-, Tuluconna-	„ „	2,50	3,50
Thran, Wallfisch-, Seehunds-, Pottfisch-, ingleichen Wallrathöl	„ „	14,00	16,00

*) Diese in der Verordnung selbst nicht enthaltene Kolonne ist zur Erläuterung hinzugefügt.

Art. 2. Der Ursprung und die directe Zufuhr dieser Waaren sind in der durch die über diesen Gegenstand bereits bestehenden gesetzlichen Bestimmungen vorgeschriebenen Form nachzuweisen.

Gegeben Paris, den 6. Januar 1847.

Leopold.

Bemerkung zu Art. 2. Nach einer Ministerial-Bekanntmachung vom 7. Januar 1847 bedarf es eines Nachweises über den Ursprung nicht:

für	Wallfischbarden,	wenn	solche	aus den Vereinigten Staaten,
„	Farbhölzer,	„	„	„ Brasilien, Cuba, Guatimala, Haiti, Ostindien und Mexiko,
„	rohen Hanf u. s. w.	„	„	„ den Vereinigten Staaten und Ostindien,
„	rohe Häute u. Abfälle davon,	„	„	„ Brasilien, Ostindien, Rio de la Plata,
„	Hörner u. s. w.,	„	„	„ Brasilien und Rio de la Plata,
„	Fettwaaren,	„	„	„ Brasilien, Rio de la Plata, den Vereinigten Staaten und Ostindien,
„	Palm- u. s. w. Oel,	„	„	„ Ostindien und der Ostküste Afrikas,
„	Thran u. s. w.,	„	„	„ den Vereinigten Staaten

eingeführt werden. Bei der Einfuhr aus andern Ursprungsländern ist ein vom Belgischen Konsul, oder von dem Konsul einer befreundeten Macht, oder der Zollbehörde am Verschiffungsorte ausgestelltes Ursprungs-Zeugnifs beizubringen, aus welchem Gattung, Gewicht oder Mafs der Waare und die Zahl resp. die Bezeichnung der einzelnen Kolli zu ersehen ist.

CHILI.

Nach einer Anzeige des Königlichen Consuls zu Santiago de Chili vom 26. September 1846, ist dort kürzlich eine Verordnung erschienen, wonach alle nach Chili kommenden Schiffe mit einem Gesundheitspasse versehen sein sollen, welcher, wenn die Schiffe von einem Hafen kommen, wo ein chilischer Consul residirt, von diesem ausgefertigt oder legalisirt, sonst aber von der competenten Behörde ausgestellt ist.

DÄNEMARK.

Auszug aus der Zollverordnung vom 1. Mai 1838 und den später erlassenen Verfügungen, mit besonderer Rücksicht auf solche Schiffe, welche den Glückstädter Hafen als Schutzort suchen, oder welche in der Fahrt zwischen fremden Orten behufs gelegentlichen Ladens oder Löschens von Waaren den Glückstädter Hafen anlaufen.

A. Schiffsabgaben.

1. Fahrzeuge, welche wegen widrigen Windes, Seeschadens oder anderer Unglücksfälle, so wie zur Conservation ihrer Ladung, ferner wegen Eisgangs oder um Winterlager zu halten, einen Hafen anlaufen und ihre Ladung, mag solche gelöscht gewesen oder im Schiffe verblieben sein, später wiederum ausführen, sind von Erlegung des Lastgeldes, der Feuerabgabe und der Schiffsclarirungssporteln (mithin von sämmtlichen Königl. Schiffsabgaben) für Schiff und Ladung sowohl beim Eingehen, wie auch, wenn nur die eingebrachte Ladung ausgeführt wird, beim Ausgehen gänzlich befreit. (Patent v. 21. Jan. 1846.)

2. Lastgeld-Taxe. Von jeder Commerzlast der gelöschten oder geladenen Waaren:

für Reisen von und nach deutschen, an der Ost- u. Nordsee belegenen Häfen (bis zur Oder und Ems, beide Flüsse einbegriffen)	—	Rbthlr.	20	Sch.	od. —	Thlr. 6 ¼	Sch. Cour.
für Reisen von u. nach Schweden, Norwegen, Rufsland, Preufsen, Holland und Belgien	—	»	64	» *)	» —	» 20	»
für Reisen von u. nach andern Häfen in Europa und von u. nach allen Häfen im Mittelmeer u. im Schwarz. Meer, imgleichen von u. nach den dänisch-westind. Colonien	—	»	80	» *)	» —	» 25	»
für Reisen von und nach allen transatlantischen Orten	1	»	64	»	» 1	» 2	»

*) Nachrichtlich wird bemerkt, dafs nach dem, den Ständeversammlungen bereits vorgelegten, Regierungsentwurf folgende Ermäfsigung beabsichtigt wird: »für Reisen von und nach Schweden, Norwegen, Rufsland, Preufsen, Holland, Belgien, Grofsbritannien und Irland, so wie Frankreich und Spanien bis zum Cap finisterrae, à Comm.-Last 48 B.-Sch. oder 15 Sch. Cour.«

Schiffe unprivilegirter Nationen entrichten die drei ersten Sätze mit 50 Proc. Erhöhung.

Von der Lastgelderlegung sind befreit:

a) Schiffe, welche den Hafen als Schutzort suchen, nach vorstehendem Abschnitt 1;

b) ausgehende Transit- und Creditauflagewaaren. Zudem wird, sofern die auf einmal von der Transit- oder Creditauflage ausgemeldete Quantität einer Waare oder mehrerer Waarensorten nicht unter 1 Commerzlast und im letztern Falle jede einzelne, darunter begriffene Waare nicht unter $^1/_4$ Commerzlast ausmacht, der volle Belauf des beim Eingehen erlegten Lastgeldes aus der Zollcasse zurückbezahlt (§. 159 der Zollverordnung).

3. Feuergeld-Taxe. Bei der Einclarirung oder Ausclarirung von und nach der Fremde wird erlegt:

für das Schiff von jeder Commerzlast der Trächtigkeit desselben . . . . . 16 B.Sch. oder 5 Sch. Cour.

für die Ladung von jeder Commerzlast der gelöschten oder geladenen Waaren 16 » » 5 »

Von dieser Abgabe sind befreit:

a) Schiffe, welche den Hafen als Schutzort suchen, nach Abschnitt 1;

b) ausgehende Transit- und Creditauflagewaaren unter denselben Bedingungen (auch hinsichtlich der Vergütung), welche beim Lastgelde — vide Abschn. 2, *b* — zugestanden worden sind (§. 171 der Zollverordnung);

c) alle Schiffe für Reisen von und nach Häfen an der Westküste der Herzogthümer und Jütland, sofern sie auf der bevorstehenden oder zurückgelegten Reise kein anderes Feuer als das Canalfeuer passiren (§. 170 sub 2 der Zollverordnung). Hiernach entrichten denn in Glückstadt nur diejenigen Schiffe Feuergeld, welche aus der Ostsee oder dem Kattegatt kommen oder dahin gehen. Alle anderen Schiffe sind von Feuergeld-Erlegung durchaus frei.

4. Schiffsclarirungssporteln. Von jeder Commerzlast der Trächtigkeit des Schiffs ohne Unterschied, ob dasselbe beladen oder geballastet ist, wird beim Ein- und beim Ausclariren erlegt:

a) in der inländischen Fahrt, desgl. in der Fahrt auf Hamburg und sonstige fremde Elborte . . . . . 3 B.Sch. oder $^{15}/_{16}$ Sch. Cour.

b) in der übrigen Fahrt . . . . . 8 » » $2^1/_2$ »

Befreit sind Schiffe, welche den Hafen als Schutzort suchen, nach Abschnitt 1.

5. Während das Lastgeld bei nicht voller Ladung und bei allen Theillöschungen und Ladungen immer nur nach dem Commerzlastenbetrage der gelöschten oder geladenen Waaren berechnet wird, findet beim Feuergelde rücksichtlich des das Schiff treffenden Theils und bei den Clarirungssporteln eine Berechnung nach der Gesammtträchtigkeit des Schiffes statt.

Um indessen die Benutzung gelegentlicher Waarenbeförderung zu erleichtern, werden auch die ebengedachten, nach der Trächtigkeit des Schiffes zu berechnenden Abgaben nur nach dem Betrage des gelöschten oder geladenen Theils der Waaren berechnet, wenn ein Schiff zwischen seinem ordentlichen Abgangsorte und seinem ordentlichen Bestimmungsorte einen inländischen Hafen anläuft und daselbst weitere Ladung einnimmt, oder mitgebrachte Waaren löscht, sofern diese weniger als ein Viertel der Trächtigkeit des Schiffes ausmachen. (§§. 163 — 168, 174 der Zollverordnung.)

6. Dampfschiffe sind, wenn sie blos Postgut oder Reisende, sammt deren Waaren und Gepäck befördern, von Erlegung aller Königlichen Schiffsabgaben befreit. Löschen oder laden sie aber sonst Waaren, so erlegen sie für diese, aufser dem Lastgelde, das Feuergeld und die Clarirungssporteln immer nur nach dem Commerzlasten-Betrage dieser Waaren.

7. Es wird bemerkt, dafs der dänischen Commerzlast eine Tragfähigkeit von 5200 Pfd. solcher Waaren, die schwerer als Seewasser sind, gleichgeachtet wird. Im Vergleich zu den Messungen anderer Länder erwähnen wir beispielsweise hier folgende Durchschnittsverhältnisse.

1 dänische Commerzlast $\left\{\begin{array}{l} = 1^{32}/_{100} \text{ holländische Lasten,} \\ = 1^{39}/_{100} \text{ preufs. Normallasten,} \\ = 2^{52}/_{100} \text{ englische Tons.} \end{array}\right.$

8. Endlich ist hinsichts der Schiffsabgaben noch zu bemerken, dafs aufser den oben sub 2 — 4 angeführten Abgaben auch noch die Erlegung von Schiffsmefsgebühren in Frage kommen kann, sofern nämlich das betreffende Schiff mit einem dänischen Mefsbriefe noch nicht versehen ist. Dies findet aber immer nur da statt, wo Königliche Abgaben (der Hafengeldberechnung wegen wird keine Messung vorgenommen) nach der Trächtigkeit des Schiffes zu erlegen sind, weshalb denn z. B. in den oben sub 1 und 5 erwähnten, die grofse Mehrzahl der hier in Rede stehenden Fahrzeuge umschliefsen-

den Fällen irgend eine Abgabe für Schiffsmessung überall nicht vorkommen kann.

B. Durchfuhrabgaben.

9. Die allgemeine Transitabgabe beträgt pr. 100 Pfd. Brutto-Gewicht 16 Rb. Sch. oder 5 Sch. Cour., nebst 6 Proc. Sporteln vom Belaufe dieser Abgabe.

10. Für den Transit auf der Eisenbahn zwischen Glückstadt und Altona ist die nächstvorgedachte Durchgangsabgabe auf 1 Sch. Cour. oder 3 $^1/_5$ Rb. Sch. pr. 100 Pfd. Brutto-Gewicht, unter Wegfall der Sporteln und Aufrechthaltung der von dieser Abgabe bestehenden Befreiungen (conf. 11 *a* — *e*) ermäfsigt werden (Patent vom 22. Januar 1845).

11. Befreit von Erlegung des Transitzolles sind:

a) folgende Waaren, als: Agarik — Antimonium — Arsenik — Asche aller Art — Austern — Bambus, spanisches oder anderes Rohr, rohes — Basreliefs und Büsten — Bernstein — Baumwolle — Bimstein — Blumenzwiebeln — Blei in Blöcken und Mollen — Blut — Blutstein — Bolus — Bork oder Lohe — Borax — Braunroth — Braunstein — Bücher — Butter — Cadmium — Camphor — Cement — Charten — Corallen — Dachschiefer — Dachziegel — Eisen, Roh-, so wie in Stangen — Elephantenzähne oder Elfenbein — Erbsen — Erd-, Thon- und Mergelarten — Erze, ungeschmolzene — Farbeholz und sonstiges Holz aller Art — Federkiele — Federn — Feldspath — Felle — Fischbarden — ungespaltenes Fischbein — Fische, frische — Flachs — Fleisch, frisches und Pökelfleisch — Fliesen — Flores cassiae — Flottholz — Galläpfel — Galmei — Gartengewächse, frische — Gemälde — Gipsfiguren und Abgüsse — Globen — Gold und Silber in Barren und Bruch — Haare aller Art — Hanf — Hanföl — Hanfsamen — Hausenblase — Holzkohlen — Horn von Rindvieh — Igel — Kalk — Karden — Kartoffeln — Knochen — Knoppern — Korbweiden — Kork — Kornwaaren — Krebsaugen — Kreide — Kupfer: Garkupfer und Kupfermünzplatten — Kupferstiche — Lithographien — Lumpen — Mais — Malereien — Malz — Manna — Marienglas — Mauersteine — Medaillen — Meerschaum — Messing, unverarbeitetes — Metall, unverarbeitetes — Modelle — Moschus — Münzen — Muschelschaalen — Musikalien — Mineralien

und Naturalien — Opium — Pech — Perlen — Perlmutter, rohe — Platin, unverarbeitet — Puzzolano — Quecksilber — Rademacherarbeit — Rappsaat, Leinsaat und sonstige Saamenarten — Salz — Schiefertafeln — Schildkröten und Schildkrötenschaalen — Sumach — Schmergel — Schweinsborsten — Seilerarbeit — Spanische Fliegen — Speck, Leber und Greven zur Thranbereitung — Speckstein — Stenographien — Statuen — Steine aller Art — Steinkohlen — Talg — Tauwerk — Teufelsdreck — Theer — Thiere, lebende aller Art — Triepel — Wachholderbeeren — Wachs — Wagen aller Art — Wallrath sammt Spermacetöl — Wallrofshäute — Wallrofszähne — Weinhefen — Wicken — Wolle — Zink, roher unverarbeiteter oder in Tafeln — Zinn, rohes unverarbeitetes — Zollholz — Gebrauchte Sachen der Reisenden —; ferner Heu, Stroh, Dünger, Torf und andere derartige voluminöse Gegenstände;

b) alle Waaren, welche die für die Sund-, Belt- und Canal-Passage angeordneten Abgaben bereits erlegt, oder noch zu erlegen haben (§§. 5 und 52 der Zollverordnung);

c) gestrandete Waaren, die innerhalb 6 Monaten, vom Tage des abgehaltenen Verkaufs oder der geschehenen Auslieferung an den Reclamanten, wieder ausgeführt werden (§. 138 der Zollverordnung);

d) die Ladungen solcher Schiffe, welche um Winterlager zu halten oder widrigen Windes wegen einlaufen, ohne zu löschen; desgleichen die Ladungen solcher Schiffe, welche Havarie halber einkommen, sofern solche Ladungen in denselben Schiffen oder in anderen innerhalb Jahresfrist wiederum nach der Fremde ausgeführt werden (§§. 226 und 227 der Zollverordnung);

e) Waaren, welche in Schiffen, deren erlittene Havarie durch die für die Verklarung gesetzlich vorgeschriebene Form constatirt worden ist, zu Glückstadt eingehen und von dort auf der Eisenbahn nach Altona oder in die Fremde versandt werden (Patent vom 8. Oct. 1845).

Vorstehende Uebersicht umfafst sämmtliche, an die Königl. Casse zu entrichtenden Abgaben. Es steht daher weiter keine Abgabe zurück, als das an die Stadtcommune-Casse zu erlegende Hafengeld, dessen Betrag aus folgender, mit Uebergehung der kleinen Fahrzeuge angefertigter Nachricht ersichtlich ist:

Hafengeld-Taxe.

Für jeden Besuch des Hafens (mithin für Eingehend und Ausgehend immer nur einmal) wird, ohne Unterschied, ob die Fahrzeuge geballastet oder beladen sind, und ohne Rücksicht darauf, ob ein Löschen oder Laden stattfindet oder nicht, nach der Trächtigkeit der Fahrzeuge entrichtet:

für Schiffe von	12— 16	Commerzlasten	1	Thlr.	—	Sch.	Cour.
»	16— 20	»	1	»	24	»	»
»	20— 25	»	2	»	—	»	»
»	25— 30	»	2	»	24	»	»
»	30— 40	»	3	»	—	»	»
»	40— 50	»	3	»	24	»	»
»	50— 60	»	4	»	—	»	»
»	60— 70	»	4	»	24	»	»
»	70— 80	»	5	»	—	»	»
»	80— 90	»	5	»	24	»	»
»	90—100	»	6	»	—	»	»
»	100—110	»	6	»	24	»	»
»	110—120	»	7	»	—	»	»
»	120—130	»	7	»	24	»	»
»	130—140	»	8	»	—	»	»
»	140—150	»	8	»	24	»	»
»	150—160	»	9	»	—	»	»
»	160—200	»	10	»	—	»	»
»	200 und darüber	»	12	»	—	»	»

Havarie-Schiffe sind von Erlegung des Hafengeldes gänzlich befreit.

Glückstadt, den 8. December 1846.

Rolff,
Zoll-Kassirer.

Provisorisches Patent für die Herzogthümer Schleswig und Lauenburg, den Einfuhrzoll für Kornwaaren etc. betreffend.

Wir CHRISTIAN der Achte etc.

haben Uns Allerhöchst bewogen gefunden, nachstehende provisorische Anordnung zu erlassen.

§. 1. Der Einfuhrzoll für Kornwaaren und Rappsaamen, sowie für Erbsen und Wicken, soll bis weiter aufgehoben sein.

§. 2. Ingleichen wird der Einfuhrzoll für Grütze und Mehl bis weiter folgendermafsen ermäfsigt:

	Gewicht.	Einfuhrzoll nach Nettogewicht. Rbgeld.		Cour.		Tara.
für Grütze:	Pfd.	Rbthlr.	Sch.	Rbthlr.	Sch.	
von Weizen . .	100*)	1	16	—	35	in Fastagen 12 Proc. in Säcken 3 »
alle andere Arten	100	—	80	—	25	
für Mehl:						
v. Gerste, Weizen, Mais, Kartoffeln	100	1	24	—	37 ½	
alle andere Arten	100	—	48	—	15**)	

Gegeben Kopenhagen, den 9. December 1846.

Christian. R.

Bemerkung. In Folge der vorstehenden Verordnung ist vom General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegium unterm 10. December 1846 angeordnet, dafs die im §. 1. des Patents genannten Waaren bei dem Transport vom zollpflichtigen Inlande, mit Berührung des Auslandes oder inländischer zollfreier Orte, nach dem zollpflichtigen Inlande, den Beschränkungen, welche die Bekanntmachungen vom 8. Mai 1841 und 3. Februar 1844 an eine förmliche Lagerung in aufserhalb der Zolllinie belegenen Orten geknüpft haben, ferner nicht mehr unterliegen, und es gleichfalls der Ertheilung besonderer Zolldokumente für derartige Transporte nicht mehr bedarf. Dagegen sind die gedachten Waaren bei der Einfuhr auch künftig ordnungsmäfsig anzumelden.

Verfügung des General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegiums für die Herzogthümer Schleswig-Holstein und Lauenburg, die Ein- und Durchfuhr-Tarife betreffend.

a) Zum Einfuhr-Tarife:

Cirkel, ganz oder theilweise von anderem Material als Eisen, sind wie mathematische Instrumente (mit 20 Rbthlr. 80 Sch. pro 100 Pfd.) zu verzollen.

Chemischer Reib-Feuerschwamm unterliegt dem Tarifsatz für chemische Feuerzeuge — 100 Pfd. 20 Rbthlr. 80 Sch.

Gipsabgüsse sind auch dann zollfrei, wenn sie in Rahmen mit Glas eingehen.

*) Gleich 100 Zollpfunden.

**) Die vier Zollsätze betragen: 26 Sgr. 6 Pf., 18 Sgr. 11 Pf., 28 Sgr. 4 Pf. und 11 Sgr. 4 Pf.

Holz. Bei Ansetzung des in Bauholz-Ladungen, die nach der Schiffsträchtigkeit verzollt werden, eingehenden Brennholzes*) zu Kommerzlasten ist Folgendes zu beachten:

1. Es ist der Faden, welcher 6′ hoch, 6′ breit und 2′ Zollmafs tief ist, mithin 72 Kubikfufs Zollmafs, oder $94\frac{17}{25}$ Kubikfufs Schleswig-Holsteinisches Maafs hält, zum Grunde zu legen.
2. Das Brennholz ist nach der jedesmal ermittelten Länge desselben, welche stets von der Zollaufsicht in ihrer Attestation auf den Angaben anzuführen, verhältnifsmäfsig nach der Position für zweifüfsiges Brennholz zu Kommerzlasten anzusetzen, und sind diesemnach auf eine Kommerzlast zu rechnen,

   von 2füfsigem Brennholz — $1\frac{1}{2}$ Faden
   » 3 » » — 1 »
   » 4 » » — $\frac{3}{4}$ » u. s. w.
3. Der bei Ansetzung des Brennholzes zu Kommerzlasten sich etwa ergebende Kommerzlastenbruch ist stets bis auf Zehntheile zu notiren und mit diesem Belauf von der Trächtigkeit des Schiffs zum Abgang zu bringen.

Hydrolith und Siderolith ist wie Fayence (mit 3 Rbthlr pro 100 Pfd.) zu verzollen.

Orangenblüthen-, Rosen- und ähnliche Wasser sind wie wohlriechende Wasser (mit 16 Rbthlr. 64 Sch. pro 100 Pfd. br.) zu verzollen.

Theerwasser ist wie Theer (mit 48 Rbsch. pro Tonne) zu verzollen.

Gezogene Zinkröhren sind bis weiter nach der Schlufsbestimmung des Tarifs zu verzollen (mit 3 Rbthlr. 12 Sch. für 100 Pfd.).

Zollstöcke, von Holz, auf denen die Maafse (ganze, halbe, viertel Zolle) durch metallene Stifte, Streifen oder Platten abgetheilt sind, sind wie Zollstöcke von Holz zu verzollen, sofern dieselben aber aufserdem mit einer lediglich aus Metall bestehenden Verlängerung zum Einschlagen versehen sind, sind selbige zu den im Tarif gedachten »Zollstöcken von anderem Material« hinzuzurechnen und demgemäfs wie mathematische Instrumente zu verzollen. — 100 Pfd.: 20 Rbthlr. 80 Sch.

b) Zum Durchfuhr-Tarife:

Erdpech und Theerwasser sind den transitzollfreien Waaren beizuzählen.

Kopenhagen, den 1. Dezember 1846.

*) Brennholz ist zollfrei. Der dänische Fufs ist dem Preufsischen gleich.

Bekanntmachung des General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegiums, betreffend den Transit auf der Berlin-Hamburger Chaussee, durch das beiderstädtische Gebiet und die Stadt Hamburg.

I. Durch den Vertrag vom 8. November 1841, Art. 21, ist die bisherige vertragsmäfsige Zollfreiheit für den Transit von und nach Preufsen auf der durch die Herzogthümer Holstein und Lauenburg führenden Abtheilung der Berlin-Hamburger Chaussee, von der Eröffnung der Berlin-Hamburger Eisenbahn an gerechnet, aufgehoben, und tritt mit diesem Zeitpunkte die Gleichstellung der genannten Chaussee mit der Eisenbahn in Ansehung des Durchgangszolles ein.

In Uebereinstimmung hiermit wird auf der Chaussee erhoben an Durchgangs-Abgaben von 100 ℔. Brutto Hamburger Gewicht:

a) in der Regel. Der allgemeine Transitzoll von 16 Rb. Sch. oder 5 Sch. Cour. nebst 6 Proc. Sporteln von dieser Abgabe, unter Aufrechthaltung der bestehenden Befreiungen *).

b) Ausnahmsweise. Von allen transitirenden Gegenständen, welche aus Preufsen kommen, oder dahin gehen, von wo sie auch weiter herkommen mögen, oder welches auch ihre weitere Bestimmung sei, 3 1/5 Rb. Sch. oder 1 Sch. Cour.

Abgabenfrei transitiren von den unter *b* genannten Gegenständen nur: Steinkohlen, das Passagiergut der Reisenden und deren Wagen.

Hinsichtlich der Verification des im Durchgangszoll ermäfsigten Transits von und nach Preufsen (lit. b.) verbleibt es bei der Bekannt-

*) Vom Transitzoll befreit sind: Pech, Federn, ungehechelter Hanf und Flachs, Hanfsaamen, Hanföl, Pferdehaare, Leinsaamen, Hausenblase, Schweinsborsten, Talg, Theer, Theerwasser, Erdpech, Tauwerk, Asche aller Art, Wachs, lebende Thiere aller Art, frische Fische, frisches Fleisch, frischer Speck, lebende Bäume und Büsche, Blumen, frische Gartengewächse, Dachreth, Dünger, Kornwaaren, Malz, Mais, Wicken, Erbsen, Kartoffeln, Heu, Stroh, Torf, Gold und Silber in Barren und gemünzt, Kunstsachen aller Art, Gipsfiguren, Bücher, Charten, Gemälde, Globen, Kupferstiche, Lithographien, Musikalien, Naturalien für wissenschaftliche Sammlungen, Papier-Abfälle, Akten, Wagen aller Art, Rademacher-, Seiler-Arbeit, Steine, Meerschaum, leere Fastagen und Kasten, sofern sie alt und nicht Gegenstände des Handels sind, endlich Lauenburgische Fabrikate und Produkte gegen Ursprungs-Nachweis.

machung vom 20. Juni 1839 *) mit der Abänderung jedoch, dafs die obengedachte Abgabe, in Gemäfsheit des §. 7. der Verordnung vom

*) Diese Bekanntmachung enthält folgende Vorschriften:

A. Für den Waarentransport nach Preufsen.

§. 1. In Gemäfsheit der Zollverordnung vom 1. Mai 1838 und der Bekanntmachung vom 4. December 1838, betreffend Controlanordnungen für die zur unmittelbaren Durchfuhr bestimmten Waarentransporte, müssen die bei dem Grenzzollamt zu Schiffbeck anlangenden, nach Preufsen bestimmten Transitgüter, mit Frachtbriefen folgenden Inhalts versehen sein:

a) Ort und Datum der Absendung;

b) Name des Waarenführers;

c) Anzahl der Colli, sowie deren Zeichen und Nummern;

d) Gattung der Waaren;

e) Menge derselben nach deren Brutto-Gewicht;

f) Bestimmungsort und Namen des Empfängers;

g) Name des Absenders;

Umfafst die Ladung zwei oder mehrere Frachtbriefe, so sind selbige von dem Waarenführer in ein besonderes Ladungs-Verzeichnifs zusammen zu stellen.

§. 2. Uebereinstimmend mit diesen Documenten sind die Waaren dem Grenzzollamte zu Schiffbeck schriftlich zu deklariren.

§. 3. Die Richtigkeit des in der Deklaration angegebenen Gewichts wird an dem genannten Grenzzollamt auf einer Brückenwaage constatirt, wobei in Verdachtsfällen genauere Revision, soweit solche ohne Abladung geschehen kann, vorbehalten bleibt.

§. 4. Nach solchergestalt bewirkter Constatirung wird der Transport mit einem Begleitschein abgefertigt, in welchem, aufser den übrigen Erfordernissen, die Zollstellen, bei denen der Waarenführer sich ferner zu melden hat, und eine Frist von 14 Tagen vorgeschrieben wird, binnen welcher die Waaren unter Abgabe des Begleitscheins dem Preufsischen Haupt-Zollamte zu Warnow zur Revision vorzuführen sind.

§. 5. Vor Aushändigung des Begleitscheins hat der Waarenführer dem Grenzzollamte zu Schiffbeck Sicherheit für die Durchgangsabgabe zu bestellen, welche erlischt, sobald der mit der Bescheinigung des Preufsischen Hauptzollamtes zu Warnow über den richtigen Eingang des Transports versehene Begleitschein an das Grenzzollamt zu Schiffbeck zurückgelangt ist.

§. 6. Auf dem Wege von Schiffbeck nach Warnow müssen die Waaren-Transporte den Zollämtern zu Sande, so wie im Herzogthum Lauenburg zu Wentorff und an der Palmschleuse, angemeldet werden, wo die Stempelung der Begleitscheine, mit Vorbehalt einer allgemeinen Revision der Ladung in Verdachtsfällen, Statt findet; und dienet für die Route zwischen Schiffbeck und Sande der §. 11. der Bekanntmachung vom 4. December 1838 auch ferner zur Norm.

§. 7. Bei der Ankunft in Warnow wird der Schiffbecker Begleitschein, über dessen Ablieferung der Waarenführer ein Anerkenntnifs erhält, dem dortigen Hauptzollamte vorgelegt. Dasselbe revidirt die Waaren nach den Preufsischen zollgesetzlichen Vorschriften und bescheinigt auf den Grund dieser Revision, falls sich dabei nichts zu erinnern findet, die Uebereinstimmung des Bestandes der Ladung mit der Ausfertigung von Schiffbeck, auf dem Begleitschein, indem es

6. Oktober 1840, bei demjenigen Holsteinischen oder Lauenburgischen Zollamte erhoben wird, welches die Waaren beim Ausgang in die Fremde zuletzt berühren.

das Erforderliche unter amtlicher Unterschrift und Beidrückung des Amtsstempels auf der Rückseite des Begleitscheins in die daselbst gedruckten Spalten einträgt. Etwanige Abweichungen des Revisionsbefundes von der Abfertigung in Schiffbeck werden ebendaselbst amtlich notirt.

§. 8. Das Hauptzollamt zu Warnow sendet solche erledigte Begleitscheine von acht zu acht Tagen durch die Post an das Grenzzollamt zu Schiffbeck zurück.

§. 9. Gelangen die bescheinigten Begleitscheine spätestens binnen vierzehn Tagen von dem Tage an, wo nach der darauf vorgeschriebenen Frist ihre Abgabe in Warnow erfolgt sein mufste, nach Schiffbeck zurück, so wird der Waarenführer der dort bestellten Sicherheit entbunden. Anderen Falls, so wie wenn aus Unrichtigkeit der Waarenmenge und Gattung, oder wegen unterlassener Meldung bei den Zollämtern zu Sande, Wentorff und an der Palmschleuse oder aus anderer Veranlassung nach Holsteinischen und Lauenburgischen Zollgesetzen ein Strafanspruch an den Waarenführer entsteht, wird nach diesen Gesetzen weiter verfahren.

B. Für den Waarentransport aus dem Preufsischen.

§. 10. Die über Warnow ausgehenden, auf der in Rede stehenden Abtheilung der genannten Kunststrafse transitirenden Waarentransporte müssen ebenso, wie im §. 1 bestimmt worden, mit einem speciellen Frachtbrief, oder, wenn zu dem Transporte mehrere Frachtbriefe gehören mit einem den Inhalt dieser gesammten Frachtbriefe, umfassenden Ladungsverzeichnisse begleitet sein.

§. 11. Der Transport wird unter Aushändigung dieser Dokumente dem Hauptzollamte zu Warnow vorgeführt, welches nach Vorschrift der Preufsischen Zollgesetze entweder eine specielle Revision der ausgehenden Gegenstände bewirkt oder bei Gütern, die aus dem freien Verkehr des Landes abstammen und keinem Ausgangszolle unterliegen, nur eine Vergleichung der geladenen Stücke mit den Frachtbriefen und dem Ladungsverzeichnisse vornimmt, so weit dies ohne wesentliche Veränderung der Ladung geschehen kann.

§. 12. Hat sich bei dieser Revision oder Vergleichung des Transports mit den amtlich zu stempelnden Belegen desselben Nichts zu erinnern gefunden, so bescheinigt das genannte Hauptzollamt auf dem Frachtbriefe oder dem Ladungsverzeichnisse die Uebereinstimmung des Befundes der Revision oder der allgemeinen Vergleichung der Ladung mit den dazu gehörigen Papieren, bestimmt darin zugleich eine vierzehntägige Frist, binnen welcher der Transport bei dem Grenzzollamte zu Sande bei Verlust der Transitzollfreiheit eintreffen mufs, und schreibt in dieser Bescheinigung auch die Anmeldung desselben bei den Zollämtern an der Palmschleuse und zu Wentorff, unter Beidrückung seines Amtssiegels, vor. Etwanige Abweichungen des Befundes von den Ladungspapieren werden ausdrücklich bemerkt.

§. 13. Die Verification des Hauptzollamts zu Warnow ist an der Palmschleuse und in Wentorff zu stempeln. In Sande wird vom Zollamte neben dem Stempel das Datum der geschehenen Producirung beigefügt und hat der Waarenführer die Ladung daselbst auf den Grund der in Warnow verifieirten Documente, schriftlich zu declariren; wonächst solche, nachdem, statt des Begleitzettels, die

II. Alle Waarentransporte, welche auf der Achse mittelst der genannten Chaussee durch das beiderstädtische und das Hamburgische Gebiet, sowie durch die Stadt Hamburg in die Königlich Dänischen Staaten eingeführt, oder aus den Königlich Dänischen Staaten durch die Stadt Hamburg, deren Gebiet und das beiderstädtische Gebiet auf die Chaussee geführt werden sollen, haben, welches auch ihre weitere Bestimmung sei, und von wo sie auch herkommen mögen, auf 30 Jahre, vom Tage der Eröffnung der Chaussee*) an gerechnet, eine Befreiung von allen Abgaben und Belästigungen zu gewärtigen, mit alleiniger Ausnahme des auf keinen höheren Belauf als für die beiderstädtischen und Hamburgischen Unterthanen, und zwar gegenwärtig nachstehender Maafsen bestimmten Wege- und Brückengeldes:

a) im beiderstädtischen Gebiete:
an Brückengeld für Frachtwagen für jedes Pferd 3 C. Sch.
ferner das tarifmäfsige Chausseegeld.

b) im Hamburgischen Gebiete:
an Wegegeld in Hamm und Horn für jedes Pferd 1 » »

Declaration den genannten Documenten mit dem Zollsiegel angeheftet worden, auf die im §. 11 der Bekanntmachung vom 4. December 1838 vorgeschriebene Weise nach dem Grenzzollamt zu Schiffbeck begleitet wird.

§. 14. Zu Schiffbeck findet die Gewichtsermittelung auf der Brückenwaage Statt, mit Vorbehalt einer genaueren Revision in Verdachtsfällen, soweit solche ohne Abladung geschehen kann. Stimmt der Erfund mit der Verification und der Declaration überein und ergiebt sich aus dem zu Sande hinzugefügten Datum der Producirung, dafs die vorgeschriebene Frist eingehalten worden, so bleibt der Waarenführer von Entrichtung der Durchgangsabgaben befreit; widrigenfalls wird es nach den betreffenden Zollverordnungen verhalten (§. 9).

C. Allgemeine und anderweitige Bestimmungen.

§. 15. Gedruckte Formulare zu den im §. 1 und §. 10 angeführten Schematen werden unentgeldlich von dem Grenzzollamte zu Schiffbeck und dem Hauptzollamte zu Warnow auf Verlangen verabfolgt werden.

§. 16. Auf das Gepäck von Reisenden, die nicht Waaren im Grofsen, sondern nur ihre Effecten mit sich führen, kommen die vorstehenden Control-Bestimmungen nicht zur Anwendung, vielmehr geniefsen dieselben die unbedingte Durchgangszollfreiheit ohne Revision.

§. 17. Die Hebung der Durchgangsabgaben von zollpflichtigen Gütern, welche mit den Berlin-Hamburger Fahrposten auf der fraglichen Chaussee versandt werden, geschieht durch das Preufsische Oberpostamt in Hamburg.

§. 18. Vorstehende Bestimmungen kommen mit dem 1. Juli 1839 zur Ausführung. Wornach Alle, die es angeht, sich zu achten haben.

Königliches General-Zollkammer- und Commerz-Collegium zu Kopenhagen, den 20. Juni 1839.

*) Die Chaussee wurde im Januar 1838 eröffnet.

an Brückgeld für jeden beladenen vierspännigen Wagen:

beim Eingange . . . . . 4 L. Sch.
» Ausgange . . . . . 4 » »

Bei dem von einer jeden andern Kontrole als einer etwa beizugebenden Begleitung befreiten Durchzuge durch die Stadt Hamburg und deren Vorstadt, haben die erwähnten Transporte die Wegestrecke vom Hamburgischen Dammthore über die Esplanade, die Lombardsbrücke, den Wall, durch das Steinthor und die Vorstadt St. Georg nach dem Berliner Thor einzuschlagen. Die Transporte sind am Thore zu melden und dürfen die Wagen auf dem bezeichneten Wege weder sich aufhalten, noch etwas ab- oder zuladen.

Vorstehendes wird hierdurch, unter Aufhebung der Bekanntmachung vom 30. Januar 1838 zur öffentlichen Kunde gebracht.

Kopenhagen, den 22. Dezember 1846.

FRANKREICH.

Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Frankreich und Rufsland.

In Frankreich ist die nationale Flagge begünstigt: in Betreff der Schiffs-Abgaben insofern französische Schiffe die Befreiung von der Tonnenabgabe, welche von fremden Schiffen mit 3,75 fr. pro Tonne zu entrichten ist, und eine Ermäfsigung der übrigen hierher gehörigen Abgaben (droit d'expédition, droits d'aquit, de permis et de certificat etc.) geniefsen, und in Betreff der Ladungs-Abgaben insofern als die unter fremder Flagge oder zu Lande eingehenden nach dem Gewicht besteuerten Waaren der sogenannten Surtaxe de navigation unterliegen, welche, sofern sie nicht in speciellen Fällen anders festgesetzt ist, in einem Zuschlage zu der Prinzipalsteuer von 10 Proc. zu den ersten 50 fr. und von 5 Proc. zu dem Mehrbetrage bis zu 300 fr. besteht. Durch die Handels- und Schiffahrts-Verträge, welche Frankreich unterm 24. Juni 1822 mit den Vereinigten Staaten von Amerika, unterm 8. Februar 1826 mit Grofsbritannien, unterm 14. November 1832 und 18. April 1840 mit Neu-Granada, unterm 11. März 1833 mit Venezuela, unterm 9. Dezember 1834 mit Bolivia, unterm 8. April 1836 mit Uruguay, unterm 19. Juli 1836 mit Mecklenburg-Schwerin, unterm 25. September 1839 mit Texas, unterm 9. März 1839 mit Mexiko, unterm 25. Juli 1840 mit den Niederlanden, unterm 6. Juni 1843 mit Eguador und unterm 28. August 1843 mit Sardinien abgeschlossen hat, sowie in Folge älterer, vertragsmäfsiger Verhältnisse mit Spanien sind

1. was das Tonnengeld betrifft, den Französischen Schiffen gleichgestellt die Schiffe von Spanien, Neu-Granada, Venezuela, Bolivia, Uruguay, Texas, Mexiko, Eguador und Sardinien allgemein, von Mecklenburg-Schwerin im Fall direkter Fahrt und der Fahrt in Ballast, die Schiffe Grofsbritanniens, aus britischen Häfen in Europa kommend, einer Abgabe von 1 fr. für die Tonne, die Schiffe der Niederlande aus Niederländischen Häfen kommend einer ein- für allemal im Jahre zu entrichtenden Abgabe von 1,05 fr. für die Tonne, die Schiffe der Vereinigten Staaten endlich einer Abgabe von 5 fr. für die Tonne unterworfen;
2. hinsichtlich der Ladungs-Abgaben den französischen Schiffen gleichgestellt die britischen Schiffe für alle aus britischen Häfen in Europa eingeführten Europäischen Erzeugnisse, die Mecklenburgischen Schiffe für gewisse Artikel (Getreide und Stabholz in unbeschränkter Menge, Hülsenfrüchte, Oelsaat, Saatöl zusammen jährlich 4000 Tonnen, Flachs, Hanf, Wolle, zusammen jährlich 3000 Tonnen, Butter, Käse, Salzfleisch und andere Konsumtibilien zusammen jährlich 1000 Tonnen) bei direkter Einfuhr, die Niederländischen Schiffe für alle aus Niederländischen Häfen in Europa direkt eingeführten Waaren, die Schiffe der Vereinigten Staaten, von Neu-Granada, Venezuela, Urugnay, Texas, Mexiko und Eguador für die direkt eingeführten Erzeugnisse des Landes, welchem sie angehören. Mit Rufsland stand Frankreich in Bezug auf Handel und Schiffahrt bisher nicht in vertragsmäfsigen Verhältnissen.

Art. 1. Es soll gegenseitige Freiheit der Schiffahrt und des Handels für die Schiffe und die Unterthanen der beiden hohen vertragenden Mächte in allen Theilen ihrer beiderseitigen Gebiete stattfinden, in welchen die Schiffahrt und der Handel den Schiffen und Unterthanen irgend einer andern Nation gegenwärtig erlaubt ist oder in Zukunft erlaubt sein wird.

Die Unterthanen der beiden betreffenden Staaten können sich in jedem Theile der genannten Gebiete frei aufhalten und wohnen, um dort ihren Geschäften obzuliegen, und sie sollen zu diesem Zwecke derselben Sicherheit und desselben Schutzes geniefsen, als die Unterthanen des Landes, in welchem sie wohnen, jedoch unter der Bedingung, dafs sie sich den dort in Kraft befindlichen Gesetzen und Verordnungen unterwerfen.

Art. 2. Die Nationalität der Schiffe soll von der einen und der andern Seite nach den in jedem Staate bestehenden Gesetzen und Verordnungen auf Grund der den Schiffsführern oder Befehlshabern von den zuständigen Behörden ausgestellten Patente und Schiffspapiere beurtheilt und anerkannt werden.

Art. 3. Französische Schiffe, welche von den Häfen Frankreichs, mit Ladung, nach den Häfen Rufslands kommen, und andrerseits, Russische Schiffe, welche von den Häfen Rufslands, mit Ladung, nach den Häfen Frankreichs kommen, sollen in beiden Län-

dern, sowohl bei ihrer Ankunft und ihrem Abgange, als auch während ihres Aufenthalts, auf demselben Fufs wie die nationalen Schiffe behandelt werden, in Allem, was die Tonnen-, Lootsen-, Hafen-, Leucht-, Quarantainegelder und andere Lasten betrifft, welche auf dem Schiffsgefäfse unter irgend welcher Benennung haften.

Von den Anordnungen des gegenwärtigen Artikels sind die Schiffe ausgenommen, welche mit Ladung von einem französischen Hafen des Mittelmeeres nach irgend einem Hafen Rufslands gehen, und diejenigen, welche mit Ladung von einem russischen Hafen des schwarzen Meeres oder des Asowschen Meeres nach irgend einem Hafen Frankreichs gehen. Jene sowohl als diese sollen nach der betreffenden Gesetzgebung der beiden Länder, wie solche gegenwärtig besteht, behandelt werden.

Art. 4. Französische Schiffe, welche in Ballast von den Häfen Frankreichs oder irgend einem andern Lande nach den Häfen Rufslands kommen, und andrerseits, russische Schiffe, welche in Ballast von den Häfen Rufslands oder irgend einem andern Lande nach den Häfen Frankreichs kommen, sollen wie die nationalen behandelt werden, in Allem, was die Tonnen-, Lootsen-Gelder etc. etc. betrifft, wie solche im Paragraphen 1 des vorhergehenden Artikels aufgeführt sind.

Von der vorstehenden Anordnung sind die französischen Schiffe ausgenommen, welche in Ballast von den französischen Häfen des Mittelmeeres kommen, so wie die russischen Schiffe, welche in Ballast von den Häfen des schwarzen Meeres und des Asowschen Meeres kommen. Dieselben sollen nach der betreffenden Gesetzgebung der beiden Länder behandelt werden, wie solche gegenwärtig besteht.

Art. 5. Waaren und Handelsgegenstände jeder Art, das Erzeugnifs des Bodens oder des Gewerbfleifses der Staaten S. M. des Königs der Franzosen, welche gesetzlich in die Häfen S. M. des Kaisers aller Reufsen eingeführt, daselbst niedergelegt und aufgespeichert werden dürfen, sollen dort auch, gegen gehörige Bescheinigung ihres Ursprungs, in französischen Schiffen eingeführt werden können, ohne andern oder höhern Abgaben, welcher Art oder unter welcher Benennung es auch sei, die im Namen oder zum Vortheil der Regierung, örtlicher Behörden oder irgend einer Privatanstalt erhoben werden, unterworfen zu sein, als denjenigen, welchen dieselben Waaren oder Erzeugnisse in demselben Falle unterliegen würden, wenn sie auf russischen Schiffen eingeführt wären; und gegenseitig sollen Waaren und Handelsgegenstände jeder Art, das Erzeugnifs des Bodens oder des Gewerbfleifses der Staaten S. M. des Kaisers aller Reufsen,

welche gesetzlich in die Häfen S. M. des Königs der Franzosen in französischen Schiffen eingeführt, daselbst niedergelegt und aufgespeichert werden dürfen, dort auch, gegen gehörige Bescheinigung ihres Ursprungs, in russischen Schiffen eingeführt werden können, ohne andere oder höhere Abgaben, welcher Art oder unter welcher Benennung es auch sei, die im Namen oder zum Vortheil der Regierung, örtlicher Behörden oder irgend einer Privatanstalt erhoben werden, zu unterliegen, als diejenigen, welche von denselben Waaren oder Erzeugnissen in demselben Falle zu entrichten sein würde, wenn solche auf französischen Schiffen eingeführt wären.

Von den Anordnungen des gegenwärtigen Artikels sind Waaren und Handelsgegenstände jeder Art ausgenommen, welche entweder von einem französischen Hafen des Mittelmeeres in irgend einen Hafen Rufslands, oder von einem russischen Hafen des schwarzen Meeres oder des Asowschen Meeres in irgend einen Hafen Frankreichs eingeführt werden. Diese Waaren und Handelsgegenstände bleiben der Herrschaft der betreffenden Gesetzgebung der beiden Länder unterworfen, wie solche gegenwärtig besteht.

Art. 6. Waaren und Handelsgegenstände jeder Art, welche gesetzlich aus den Häfen S. M. des Königs der Franzosen auf nationalen Schiffen ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, können gleicher Weise von dort auf russischen Schiffen ausgeführt oder wieder ausgeführt werden, ohne anderen oder höheren Abgaben oder Lasten, welcher Art oder unter welcher Benennung es auch sei, die im Namen und zum Vortheil der Regierung, örtlicher Behörden oder irgend einer Privatanstalt erhoben werden, unterworfen zu sein, als denjenigen, welche für dieselben Waaren und Handelsgegenstände, wenn solche auf französischen Schiffen ausgeführt oder wieder ausgeführt würden, zu entrichten wären*); und, gegenseitig, können Waaren und Handelsgegenstände jeder Art, welche gesetzlich aus den Häfen S. M. des Kaisers aller Reufsen auf nationalen Schiffen ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, gleicher Weise von dort auf französischen Schiffen ausgeführt oder wieder ausgeführt werden, ohne andern oder höheren Abgaben oder Lasten, welcher Art oder unter welcher Benennung es auch sei, die im Namen oder zum Vortheil der Regierung, örtlicher Behörden oder irgend einer Privatanstalt erhoben werden, zu unterliegen, als denjenigen, welche

*) In Folge dieser Stipulation ist der von Russischen Schiffen aus Französischen Häfen mitgenommene Schiffs-Proviant von der Ausgangs-Abgabe in Frankreich befreit.

für dieselben Waaren und Gegenstände auf russischen Schiffen würden bezahlt werden. Die beiden hohen vertragenden Theile sind darüber einverstanden und ausdrücklich übereingekommen, dafs die Anwendung des gegenwärtigen Artikels sich auf die Ausfuhren erstrecken soll, welche aus allen Häfen Frankreichs, eingeschlossen der am Mittelmeer belegenen, und aus allen Häfen Rufslands, eingeschlossen der am schwarzen Meere und am Asowschen Meere belegenen, bewerkstelligt werden.

Art. 7. Auf die Einfuhr irgend einer Waare, das Erzeugnifs des Bodens oder des Gewerbfleifses des russischen Reiches, in die Staaten S. M. des Königs der Franzosen sollen keine andere oder höhere Abgaben, und auf die Einfuhr irgend einer Waare, das Erzeugnifs des Bodens oder des Gewerbfleifses der Staaten S. M. des Königs der Franzosen in die Staaten S. M. des Kaisers aller Reufsen sollen keine andere oder höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, mit welchen ähnliche Artikel, das Erzeugnifs des Bodens oder des Gewerbfleifses irgend eines andern fremden Landes betroffen sind oder sein werden.

Eben so soll der Einfuhr oder der Ausfuhr irgend eines Artikels, das Erzeugnifs des Bodens oder des Gewerbfleifses der Staaten S. M. des Königs der Franzosen oder derjenigen S. M. des Kaisers aller Reufsen, bei dem Eingange oder dem Ausgange aus den Häfen eines jeden der beiden Länder irgend welches Hindernifs, Beschränkung oder Verbot nicht in den Weg gelegt werden, welches nicht auf jede andere Nation gleicher Weise anwendbar sein würde.

Art. 8. Es ist ausdrücklich vereinbart, dafs die vorhergehenden Artikel so wenig auf die Küstenschiffahrt eines jeden der beiden Länder, als auf die Schiffahrt nach und von den Colonien und andern auswärtigen Besitzungen anwendbar sind, welche jeder der beiden hohen vertragenden Theile sich ausschliefslich vorbehält.

Art. 9. Kein Vorrang oder Vorzug irgend welcher Art soll durch einen oder den andern der beiden hohen vertragenden Theile oder durch irgend welche Gesellschaft, Corporation oder in seinem Namen oder in seiner Vollmacht handelnden Agenten, in Bezug auf den Ankauf irgend eines gesetzmäfsig eingeführten Handelsgegenstandes, auf Grund oder unter Bevorzugung der Nationalität des Schiffes, welches die besagten Gegenstände angebracht hat, gehöre es nun dem einen oder dem andern Theile, in dessen Häfen diese Handelsgegenstände eingeführt werden, weder direct noch indirect bewilligt werden, da es die ausdrückliche Absicht der beiden hohen vertragenden

Theile ist, dafs kein Unterschied irgend welcher Art in dieser Hinsicht stattfinden soll.

Art. 10. Wenn in der Folge einer der beiden hohen vertragenden Theile andern Nationen, in Betreff des Handels oder der Schiffahrt, eine besondere Begünstigung bewilligt, so soll dieselbe dem Handel oder der Schiffahrt des andern vertragenden Theiles unverzüglich zu Gute kommen, und zwar ohne Gegenleistung, wenn sie unentgeltlich bewilligt war, oder gegen dieselbe Vergeltung oder Gegenleistung, wenn das Zugeständnifs bedingt war.

Art. 11. Die Schiffe des einen der beiden hohen vertragenden Theile, welche die Küsten des andern anlaufen, ohne in den Hafen kommen zu wollen, oder welche, falls sie daselbst eingelaufen sind, weder das Ganze noch einen Theil ihrer Ladung dort löschen wollen, sollen derselben Freiheiten genieſsen und in dieser Hinsicht auf dieselbe Weise behandelt werden, als die Schiffe der begünstigtsten Nationen.

Art. 12. Wenn ein Schiff, welches dem einen der beiden hohen vertragenden Theile, oder dessen Unterthanen zugehört, an den dem andern Theile unterworfenen Küsten oder in dessen Staaten Schiffbruch leiden, untergehen oder irgend einen andern Schaden erleiden sollte, so soll diesem Schiffe und allen am Bord befindlichen Personen dieselbe Hülfe und derselbe Schutz bewilligt werden, als die Schiffe der Nation, wo das Ereignifs stattgehabt hat, zu genieſsen pflegen.

Alle Verrichtungen in Bezug auf die Bergung der gescheiterten, gestrandeten oder verlassenen Schiffe sollen in beiden Ländern durch die betreffenden Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten geleitet werden. Diese Schiffe oder ihre Theile und Trümmer, ihr Takelwerk und alle Gegenstände, welche zu ihnen gehören, so wie alle geborgenen Güter und Waaren, oder ihre Erträge, gleichwie alle am Bord gefundene Papiere sollen den genannten Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten übergeben werden. In Abwesenheit oder in Ermangelung derselben, werden die Ortsbehörden für alle Bergungs-Verrichtungen Sorge tragen und die zum Schutze der Personen und zur Erhaltung der schiffbrüchigen Gegenstände nöthigen Maafsregeln treffen. Die geborgenen Waaren sollen keinen Zöllen oder Zollunkosten unterliegen, es sei denn, dafs sie zum inländischen Verbrauche zugelassen würden. Die Kosten für die Erhaltung des Eigenthums und die Taxe des Berglohns dürfen in keinem Falle höher sein als diejenigen, welche unter gleichen Umständen für ein nationales Schiff zu bezahlen sein würden.

Art. 13. Jedes französische Kauffahrteischiff, welches aus Noth in einen der Häfen S. M. des Kaisers aller Reufsen einläuft, und gegenseitig, jedes russische Kauffahrteischiff, welches aus Noth in einen der Häfen S. M. des Königs der Franzosen einläuft, soll daselbst von jeder für Rechnung des Staats erhobenen oder zu erhebenden Hafen- und Schiffahrtsabgabe befreit sein, wenn die Ursachen, welche zum Einlaufen gezwungen haben, wirkliche und augenscheinliche sind, wofern das Schiff in dem Hafen keine Handelsverrichtung, durch Laden oder Löschen von Waaren, vornimmt, jedoch mit der Maafsgabe, dafs die durch die Nothwendigkeit, das Schiff auszubessern, verursachten Ausladungen oder Wiedereinladungen nicht als Handelsverrichtungen, welche zur Bezahlung der Abgaben Veranlassung geben, angesehen werden sollen, und wofern das Schiff seinen Aufenthalt in diesem Hafen nicht über die Zeit hinaus verlängert, welche in Betracht der Ursachen, die zu dem Einlaufen Veranlassung gegeben haben, nothwendig ist.

Art. 14. Die beiden hohen vertragenden Theile bewilligen sich gegenseitig das Recht, in den Häfen und Handelsstädten ihrer beiderseitigen Staaten durch sie ernannte Consuln, Viceconsuln und Consularagenten anzustellen, welche derselben Vorrechte, Befugnisse und Befreiungen geniefsen sollen, deren diejenigen der begünstigtsten Nationen geniefsen. Falls jedoch ein Consul Handel treiben sollte, so soll er gehalten sein, sich denselben Gesetzen und Gebräuchen zu unterwerfen, denen an demselben Orte die Privaten ihrer Nation und die Unterthanen der begünstigtsten Staaten in Bezug auf ihren kaufmännischen Verkehr unterworfen sind.

Art. 15. Man hat sich darüber vereinigt, dafs, wenn einer der vertragenden Theile zu seinem Consularagenten in einem Hafen oder einer Handelsstadt des andern Theiles einen Unterthan des letztern wählen sollte, dieser Consul oder Consularagent, ungeachtet seiner Eigenschaft als fremder Consul, ferner als Unterthan der Nation, zu welcher er gehört, angesehen werden und dafs er demzufolge den Gesetzen und Reglements unterworfen sein wird, welche für die Staats-Angehörigen an seinem Wohnorte Geltung haben, ohne dafs diese Verbindlichkeit indessen in irgend etwas die Ausübung seiner Consularverrichtungen beschränken oder die Unantastbarkeit der Consulararchive beeinträchtigen könnte.

Art. 16. Die Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten eines jeden der beiden hohen vertragenden Theile, welche in den Staaten des andern wohnen, sollen von den Ortsbehörden allen Beistand er-

halten, der ihnen zur Habhaftwerdung der Deserteure von Kriegs- und Kauffahrteischiffen ihrer beiderseitigen Länder gesetzlich bewilligt werden kann.

Art. 17. Man hat sich darüber verständigt, dafs die Verabredungen des gegenwärtigen Vertrages auf alle unter russischer Flagge fahrende Schiffe anwendbar sein sollen, ohne irgend welche Unterscheidung zwischen der russischen Kauffahrteiflotte im eigentlichen Sinne und derjenigen, die insbesondere dem Grofsfürstenthume Finnland angehört, welches einen integrirenden Theil des russischen Reiches ausmacht.

Art. 18. Der gegenwärtige Vertrag soll während dreier Jahre Kraft und Geltung haben, — von dem Tage an gerechnet, über welchen die hohen vertragenden Theile wegen seiner gleichzeitigen Vollziehung übereinkommen werden, sobald derselbe nach den in einem jeden der beiden Staaten bestehenden Gesetzen öffentlich bekannt gemacht sein wird.

Wenn nach Verlauf der drei Jahre der gegenwärtige Vertrag sechs Monate vorher nicht aufgekündigt ist, soll er fortfahren verbindlich zu sein von Jahr zu Jahr, bis dafs der eine der vertragenden Theile dem andern ein Jahr im Voraus seine Absicht angekündigt hat, seine Wirkungen aufhören zu lassen.

Art. 19. Der gegenwärtige Vertrag soll durch S. M. den König der Franzosen und S. M. den Kaiser aller Reufsen genehmigt und ratificirt werden, und die Ratificationen desselben sollen in der Frist von zwei Monaten, oder früher, falls es thunlich, in Paris ausgewechselt werden.

Paris, am $^{16}/_{4}$. September 1846.

Separatartikel.

Art. 1. Da die Handelsbeziehungen Frankreichs mit Sardinien, Belgien, den Niederlanden und dem Grofsherzogthume Mecklenburg-Schwerin, und Rufslands mit den Königreichen Schweden und Norwegen durch besondere Verabredungen geordnet sind, welche in der Folge erneuert werden können, und mit den für den Handel im Allgemeinen bestehenden Reglements in keiner Verbindung stehen, so sind die beiden hohen vertragenden Theile, um von ihren Handelsbeziehungen jede Art Zweideutigkeit oder Grund zur Erörterung zu entfernen, übereingekommen, dafs die besondern Verabredungen, welche in Betracht von Vortheilen gleichen Werthes bewilligt sind, in keinem

Falle zu Gunsten der zwischen den beiden hohen vertragenden Theilen vereinbarten Handels- und Schiffahrtsbeziehungen sollen angerufen werden können.

Art. 2. Man ist gleicher Weise übereingekommen, dafs die nachstehend erwähnten Freiheiten, Immunitäten und Privilegien als dem Grundsatze der Gegenseitigkeit, welcher die Basis des heutigen Vertrages ist, zuwiderlaufend nicht anzusehen sind, nämlich: von Seiten Frankreichs:

1. die Immunitäten und Prämien, welche zu Gunsten der nationalen Seefischerei eingeführt sind;
2. die den englischen Lustyachten bewilligten Privilegien;
3. die den spanischen Fischern kraft des Gesetzes vom 12. Dezember 1790 zugestandenen Immunitäten.

Und von Seiten Rufslands:

1. die Freiheit, der die in Rufsland erbauten und russischen Unterthanen zugehörenden Schiffe genieſsen, welche während der ersten drei Jahre von den Schiffahrtsabgaben befreit sind;
2. die in den russischen Häfen des schwarzen Meeres, des Asowschen Meeres und der Donau den aus den am schwarzen Meere belegenen Häfen des türkischen Reiches kommenden und nicht über achtzig Lasten messenden türkischen Schiffen bewilligten Befreiungen derselben Art;
3. die den Bewohnern der Küste des Gouvernements Archangel eingeräumte Befugnifs, in die Häfen des genannten Gouvernements trockene oder gesalzene Fische, so wie gewisse Arten Pelzwerk zollfrei oder zu ermäfsigten Abgaben einzuführen und aus denselben auf dieselbe Weise Getreide, Tau und Tauwerk, Theer und Ravenstuch auszuführen;
4. das Privilegium der russisch-amerikanischen Compagnie;
5. dasjenige der Dampfschiffahrts-Gesellschaften in Lübeck und in Havre;
6. die in Rufsland verschiedenen englischen, »Yacht-Klubs« genannten, Gesellschaften bewilligten Immunitäten.

Art. 3. Die gegenwärtigen Separatartikel sollen dieselbe Kraft und Geltung haben, als ob sie Wort für Wort in den heutigen Vertrag eingeschaltet wären. Sie sollen ratificirt und die Ratificationen derselben zu gleicher Zeit ausgewechselt werden.

Geschehen zu Paris, am $^{16}/_{4}$. September 1846.

Verordnung, die Ausfuhr von Hülsenfrüchten und Kartoffeln betreffend.

Die Ausfuhr von Hülsenfrüchten und Kartoffeln ist bis zum 31. Juli d. J. verboten.

Gegeben in den Tuilerien den 19. Januar 1847.

Louis Philippe.

Bemerkung. Hülsenfrüchte und Kartoffeln unterliegen tarifmäfsig einem Ausgangszoll von 0,25 fr. für 100 Kilgr. Die Ausfuhr von Getreide ist gesetzlich nicht verboten, aber durch den mit den Preisen steigenden Ausgangszoll, bei dem jetzigen Stande der Preise, unmöglich gemacht.

In Beziehung auf den Eingang von Getreide hat die Deputirten-Kammer einen Gesetz-Entwurf angenommen, welcher, obgleich er die Königliche Sanction noch nicht erhalten hat, hier schon seine Stelle finden mag.

Art. 1. Von Getreide und Mehl sind beim Eingange zu Lande, sowie unter Französischer oder fremder Flagge, ohne Rücksicht auf die Herkunft, bis zum 31. Juli 1847 nur die niedrigsten im Gesetz vom 15. April 1832 festgesetzten Eingangszollsätze zu entrichten. Reis, trockene Hülsenfrüchte, Grütze und Stärkemehl jeder Herkunft sind, unter denselben Voraussetzungen, bis zum 31. Juli d. J. einer Eingangs-Abgabe von nur 0,25 Frs. für 100 Kilgr. unterworfen.

Art. 2. Bis zu demselben Tage sind alle mit Getreide und Mehl beladenen Schiffe bei ihrem Einlaufen in die Häfen des Königreichs von der Tonnen-Abgabe befreit.

Art. 3. Vorstehende Bestimmungen finden auf jedes französische oder fremde Schiff Anwendung, aus dessen Papieren hervorgeht, dafs es vor dem 1. Juli d. J. eine Ladung von Getreide, Mehl oder andern in diesem Gesetz genannten Waaren vollständig eingenommen, und den betreffenden fremden Hafen verlassen hatte, selbst in dem Fall, wenn es erst nach dem 31. Juli 1847 in einen französischen Hafen einlaufen sollte.

Art. 4. Die der Regierung durch Art. 8 des Gesetzes vom 22. Juli 1846 ertheilte Befugnifs zur Abänderung der Ein- und Ausgangs-Abgaben für Mais und Maismehl ist bis zum 31. Juli 1847 verlängert. Bis zu demselben Tage wird der Regierung rücksichtlich des Buchweizens und des Mehls von Buchweizen dieselbe Befugnifs ertheilt.

Art. 5 und 6 beziehen sich auf den innern Verkehr.

Die im Art. 1 in Bezug genommenen Zollsätze betragen:

	Körner				Mehl				
Weizen	0,25	Frs.	pro	Hectolit.	0,50	Frs.	pro	100	Kilgr.
Roggen	0,13	„	„	„	0,32½	„	„	„	„
Mais	0,15¾	„	„	„	0,30	„	„	„	„
Gerste	0,12½	„	„	„	0,30	„	„	„	„
Buchweizen	0,10	„	„	„	0,25	„	„	„	„
Hafer	0,8¾	„	„	„	0,27½	„	„	„	„

Verfügung der General-Verwaltung der Steuern, betreffend Erleichterungen in der Revision bei der Waaren-Durchfuhr.

Nach der Ministerial-Verfügung vom 24. Dezember 1839 sind Waaren gleicher Art bei der Abfertigung zur Durchfuhr nur einer theilweisen Revision unterworfen. Wenn nämlich die Anzahl der in einer Declaration oder einer Bürgschafts-Urkunde begriffenen Kolli fünf oder weniger beträgt, so soll sich die Revision auf ein Kollo beschränken; übersteigt sie diese Zahl, so wird immer nur von fünf, oder, wenn dies nach Ansicht des revidirenden Beamten ohne Nachtheil geschehen kann, von noch mehr Kolli eins revidirt.

Es kommt indefs häufig vor, dafs Waaren, welche bei ihrem Eingange gemeinschaftlich abgefertigt werden, nach verschiedenen Orten bestimmt sind, in welchem Falle es ebenso vieler Declarationen bedarf, als Empfänger vorhanden sind. Hieraus erwächst für die Behörde die Verpflichtung, die Revisionen zu vervielfältigen, und denselben häufig alle oder doch die Mehrzahl der Waaren zu unterwerfen, weil eben jede einzelne Declaration nur ein oder zwei Kolli begreift.

Es erscheint der Absicht der eingangsgedachten Verfügung gemäfs, auch in derartigen Fällen, sowohl beim Eingang wie beim Ausgang, die dem Durchgangs-Verkehr zugedachten Erleichterungen eintreten zu lassen. Es ist daher in Zukunft nach den im Eingange angegebenen Grundsätzen zu verfahren, wenn Kolli, welche in mehr als einer Declaration oder Bürgschafts-Urkunde begriffen sind, gleichzeitig durch einen Spediteur oder Consignatar zur Abfertigung vorgelegt werden.

Uebrigens versteht es sich von selbst, dafs, wenn sich bei der Revision erhebliche Abweichungen zwischen dem Befunde und dem Inhalte der Declaration ergeben, alsdann zu einer vollständigen Revision aller Kolli zu schreiten ist.

Paris, den 1. Dezember 1846.

GROSSBRITANNIEN.

Besteuerung der Baumwollen-, Leinen- und Wollenwaaren.

Nach dem neuen britischen Tarif wird bekanntlich in der Behandlung der Baumwollen-, Leinen- und Wollenwaaren ein Unter-

schied gemacht, jenachdem dieselben aufgemacht sind (made up) oder nicht. Es werden

Baumwollenwaaren, ganz oder zum Theil aufgemacht (wholly or in part made up) und nicht besonders besteuert,

Leinenwaaren, rein oder mit Wolle oder Baumwolle gemischt, ganz oder zum Theil aufgemacht und nicht besonders besteuert,

Wollenwaaren, mit Ausschlufs der Waaren von Ziegenhaaren, rein oder mit Baumwolle gemischt, ganz oder zum Theil aufgemacht und nicht besonders besteuert,

mit einer Eingangs-Abgabe von 10 Proc. vom Werth besteuert, während diese Waaren, weder ganz noch zum Theil aufgemacht (not wholly or in part made up), mit wenigen Ausnahmen, zollfrei eingehen.

Ueber den mit dem Ausdruck »made up« zu verbindenden Begriff wurden schon vor Emanation des neuen Tarifs verschiedene Meinungen laut. In London und den britischen Manufaktur-Distrikten verstand man damals die Sache so, dafs alle Waaren im Stück, einfarbig oder gedruckt, für zollfrei, alle Waaren dagegen, welche in einzelne Theile oder Stücke zerschnitten wären, oder, nachdem sie vom Webstuhl gekommen, sonst eine Veränderung in der Form erlitten hätten, für ganz oder theilweise aufgemacht und deshalb für zollpflichtig zu erachten seien *).

Seitdem ist durch verschiedene Entscheidungen der britischen Zollverwaltung der Begriff näher begränzt. Die erste unterm 10. Juni 1846 erlassene Entscheidung bezog sich auf eine Partie baumwollener Taschentücher im Stück, wobei aber zwischen jedem Tuch eine Frange eingewebt war, so dafs es nur des Durchschneidens dieser letztern bedurfte, um jedes einzelne Tuch in eine völlig fertige Waare zu verwandeln. Für diese Waaren wurde die in Anspruch genommene Zollfreiheit nicht zugestanden. Diese Bestimmung führte weitere Fragen herbei, die alle in gleicher Weise entschieden wurden; untern Andern hatten türkische und andere Teppiche, die früher frei eingelassen wurden, obschon sie einzeln, wenn auch ohne Frangen eingeführt waren, ein gleiches Schicksal. Nächstdem wurde in Betreff der wollenen Decken im November 1846 bestimmt, dafs ein Stück, auch wenn es mehr als eine Decke enthielte, aber zwischen jeder

*) All woolen cotton, and linen goods in the piece, whether printed or plain, are duty free, but if cut into shapes or squares, or in the slightest degree altered from the state in which they were taken from the loom, they are deemed to be wholly or in part made up, and are as such liable to the ad valorem duty.

einzelnen Decke irgend ein Zeichen (z. B. eingewebte Ränder) hätte, welche die Gröfse derselben dergestalt bestimmte, dafs es sofort zerschnitten und die einzelnen Theile in Gebrauch genommen werden könnten, der Eingangsabgabe von 10 Proc. unterworfen sei *).

Nach neueren Mittheilungen ist es jedoch nicht die Absicht, diesen Grundsatz auf solche Waaren anzuwenden, die im Stück gedruckt sind, obgleich sie einen separaten gedruckten Rand haben, da, nachdem sie getrennt sind, es noch nothwendig sein würde, sie einer weiteren Behandlung, z. B. dem Säumen zu unterwerfen, bevor sie in Gebrauch genommen werden können.

HANNOVER.

Bekanntmachung, die Eingangsabgaben für Getreide etc. betreffend.

Nachdem mit Allerhöchster Genehmigung beschlossen worden, die durch die Bekanntmachung vom 17. October d. J. verfügte einstweilige Aufhebung der Eingangs-Abgabe für Roggen 1. auf alle Getreidearten und auf Hülsenfrüchte auszudehnen und solche 2. mit dieser Erweiterung auf die übrigen Getreidearten und auf Hülsenfrüchte bis zum 1. August 1847 fortdauern zu lassen: So wird dieses hierdurch zur öffentlichen Kenntnifs gebracht. Zugleich wird bemerkt, dafs die Königliche General-Direktion der indirekten Steuern bis auf Weiteres ermächtigt und angewiesen worden ist, die Eingangs-Abgabe für Mehl da zu ermäfsigen und den Umständen nach auch ganz zu erlassen, wo ein desfallsiges besonderes Bedürfnifs vorhanden oder mit Grund zu besorgen ist, insbesondere nicht nur, wo und so weit es nöthig erscheint, den kleinen Grenzverkehr mit Mehl bis zu einem Centner ganz frei zu geben, sondern auch für einzelne gröfsere Mehl-Transporte, welche von Behörden oder von unter deren Schutz stehenden Wohlthätigkeits-Vereinen behufs Versorgung der bedürftigen Klassen eingeführt werden, die Eingangs-Abgabe zu erlassen. Es

*) If the piece although containing more than one blanket had between each any mark to define its size in such a manner that it could be separated and immediately made use of, the whole became separate articles of wool and as such liable to a duty of 10 proc. ad val.

sind daher desfallsige Anträge und Gesuche an die Königliche General-Direction der indirecten Steuern zu richten.

Hannover, den 28. Dezember 1846.

Königlich Hannoversches Finanz-Ministerium.

J. C. von der Wisch.

Auf Allerhöchsten Befehl.

NEAPEL.

Verordnung, die Ermäfsigung der Ausgangsabgabe für Oel betreffend.

Wir FERDINAND II. etc.

Nach Einsicht des Zolltarifs, durch welchen der Zoll für Olivenöl und Oelsatz bei der Ausfuhr aus den Königl. Staaten diesseits des Faro *) festgesetzt ist:

für Schiffe unter Königl. Flagge auf	1	Duc	94	Gr.	pr.	Cantaro
für fremde Schiffe	» 2	»	91	»	»	»
bei dem Landtransport	» 1	»	46	»	»	»

und in der Absicht, die Ausfuhr dieser Waaren zu begünstigen, haben beschlossen und beschliefsen:

Art. 1. Vom Tage der Publication des gegenwärtigen Decrets an wird der Zoll für die Ausfuhr von Olivenöl, Oelsatz und Oelkuchen aus den Continental-Staaten des Königreichs, auf nationalen, oder den in Folge von Handels- und Schiffahrts-Verträgen den nationalen gleichgestellten Schiffen **) auf 1 Ducato 40 Grani ermäfsigt, während es hinsichtlich der Ausfuhr auf fremden, den nationalen nicht gleichgestellten Schiffen bei dem bisherigen Zollsatz verbleibt.

Art. 2. Der Zoll für die Ausfuhr über die Landgrenze wird auf 1 Ducato pro Cantaro ermäfsigt.

Neapel, den 21. November 1846.

(Publicirt den 25. November 1846.)

*) Für die Besitzungen jenseits des Faro beträgt der Ausgangszoll
bei der Ausfuhr auf nationalen Schiffen — Duc. 67 Gr. pro Cantaro,
„ „ „ „ fremden „ 1 „ — „ „ „
Der gesetzliche Silberwerth des Ducato, welcher 100 Grani enthält, ist gleich 1 Thlr. 4 Sgr. 4 Pf. Der Cantaro enthält 190,5 Preufsische Pfunde.

**) Diejenigen Staaten, deren Schiffe auf diese Gleichstellnng Anspruch haben, sind Heft 1. S. 24 genannt.

Verbot der Ausfuhr von Werg.

Durch Königliches Decret vom 11. November 1846 ist die Ausfuhr von Werg zum Kalfatern verboten.

OESTERREICH.

Verordnung, die Einziehung von Krakau in den Oesterreichischen Zollverband betreffend.

Das Krakauer Gebiet wird am 29. Januar 1847 in das Kaiserlich Königliche Zollgebiet einbezogen, dergestalt, dafs die Staatsgränze gegen das Königreich Preufsen und das Königreich Polen auch die Zoll-Linie bildet, und es werden in Betreff dieser Maafsregel nachstehende Bestimmungen zur allgemeinen Richtschnur bekannt gemacht:

§. 1. Mit dem eben genannten Tage der Einbeziehung treten in dem Krakauer Gebiete alle in dem Königreich Galizien hinsichtlich des Zollgefälls bestehenden Gesetze und Anordnungen, und zwar die Zoll- und Staats-Monopols-Ordnung, so wie das Strafgesetz über Gefälls-Uebertretungen vom Jahre 1835, insoweit beide Gesetze auf das Zollgefäll Bezug nehmen, der allgemeine Zolltarif für die Waaren-Ein- und Ausfuhr vom Jahre 1838, der allgemeine Zolltarif für die Waaren-Durchfuhr vom Jahre 1829, so wie alle späteren ergänzenden oder abändernden Tarifs- und anderen gesetzlichen Bestimmungen, welche diesen Gefällszweig zum Gegenstande haben, endlich auch die in Galizien eingeführten Kommerzial-Waaren-Stempelvorschriften in Wirksamkeit, woraus für Jedermann die Verpflichtung entspringt, sich genau nach diesen Gesetzen und Anordnungen in den Fällen ihrer Anwendbarkeit zu benehmen, insofern die nachfolgenden Bestimmungen nicht eine Abweichung davon enthalten.

§. 2. Zur Vollziehung des Zollverfahrens und der den Zoll-Aemtern zuständigen Amtshandlungen sind in dem Krakauer Gebiete nachbenannte Aemter aufgestellt, die mit dem Tage der Einbeziehung dieses Landestheiles in das Kaiserl. Königl. Zollgebiet ihre Amtswirksamkeit beginnen, nämlich: zu Krakau ein Haupt-Zollamt; zu Chelmek ein Kommerzial-Gränzzollamt; zu Jelen ein Hülfs-Zollamt; zu Jęzor ein Hülfs-Zollamt; zu Lgota ein Hülfs-Zollamt; zu Modlnica ein Hülfs-Zollamt; zu Węgrzce ein Kommerzial-Gränz-Zollamt; zu

Kocmyrzow ein Hülfs-Zollamt; zu Clo ein Hülfs-Zollamt. Ueberdies ist zur Handhabung der Gefälls-Vorschriften die Kaiserl. Königl. Finanzwache im Gebiete vertheilt und zur Leitung aller Kameral-Gefällszweige eine Kameral-Bezirks-Verwaltung in Krakau aufgestellt, welche zunächst der Kameralgefällen-Verwaltung in Lemberg und in höherer Linie der allgemeinen Hofkammer in Wien untergeordnet ist.

§. 3. Weil wegen Einführung der Verzehrungssteuer und anderer indirekter Gefälle, so wie wegen der Staats-Monopols-Gegenstände im Krakauer Gebiete, die nöthigen Verfügungen erst folgen werden, so wird zur Beseitigung jedes Zweifels ausdrücklich bemerkt, dafs für die Artikel: Bier, Branntwein und Branntweingeist, so wie Liqueure und alle versüfsten geistigen Getränke, dann Fleisch, frisches, so wie eingesalzenes, oder eingepökeltes und geräuchertes, welche in dem Zolltarife aufser dem Einfuhrzolle mit einem Verzehrungssteuer-Zuschlage belegt sind, beide Gebühren vereint zu entrichten sind, und dafs die Einfuhr der Gegenstände, die in Galizien zu den Staats-Monopolen gehören, nämlich: Salz, Salpeter oder Salniter, Schiefspulver, Tabackblätter und Taback-Fabrikate, ohne besondere Bewilligung nicht gestattet ist.

§. 4. Mit dem Tage, an welchem das Krakauer Gebiet dem K. K. Zollgebiete einverleibt wird, beginnt der zollfreie Verkehr zwischen diesem Landestheile und dem anstofsenden Galizien unter den im §. 5. vorkommenden Beschränkungen, wonach die zwischen beiden befindliche Zollinie und die längs derselben in Galizien aufgestellten Zollämter nur hinsichtlich jener Verkehrsbeschränkungen, dann der im §. 3. genannten Staats-Monopols, so wie der bei der Einfuhr aus dem Auslande mit Verzehrungssteuer-Zuschlägen belegten Gegenstände auf die Dauer des Bedarfs, noch in Wirksamkeit bleiben.

§. 5. Von dem zollfreien Verkehre aus dem Krakauer Gebiete nach Galizien über die alte Zollinie sind bis einschliefslich den 8. Februar 1847, als dem Zeitpunkte, wo die gefällsamtliche Aufnahme der Vorräthe an den nachbenannten Gegenständen im Krakauer Gebiete beendet sein soll (§. 12), ausgenommen:

a) alle nach dem Zolltarife aufser Handel gesetzten ausländischen Waaren, jedoch jene nicht einbegriffen, von welchen es mit der erforderlichen Glaubwürdigkeit dargethan ist, dafs sie Erzeugnisse des Krakauer Gebiets oder dahin gebrachte österreichische Erzeugnisse sind;

b) die im §. 263. der Zoll- und Staats-Monopols-Ordnung genannten Spezereiwaaren, nämlich: Zucker, Zuckermehl, Zucker-

Syrup, Kaffee, Kakao, Gewürznelken, Muskatblüthe, Muskatnüsse, weifser und schwarzer Pfeffer, Piment, Ingwer, Vanille und Zimmet;

c) alle ausländischen Weine;

d) Branntwein und Branntweingeist, Arrak und Rum, Liqueur und alle versüfsten geistigen Getränke;

e) Baumwollgarn und Baumwollzwirn aller Art, so wie Bobbinet.

Auf diese Gegenstände bleiben bei dem Uebertritte aus dem Krakauer Gebiete nach Galizien die bei der Einfuhr aus dem Auslande festgesetzten Bestimmungen und somit die Verpflichtung zur Entrichtung der nämlichen Gebühren, welchen dieselben bei der Einfuhr aus dem Auslande unterliegen, wofern nicht ihre schon im Krakauer Gebiete stattgefundene Entrichtung nachgewiesen wird, in dem bezeichneten kurzen Zeitraume noch in Anwendung. Mit dem Ablaufe desselben erstreckt sich die Gestattung des zollfreien Verkehrs aus dem Krakauer Landestheile nach Galizien auch auf die vorbenannten Gegenstände, insoweit diesem Verkehre gemäfs den allgemeinen Zollvorschriften nichts entgegensteht und auch nicht aus dem in Galizien eingeführten Verzehrungssteuer-Gesetze, bis zu dessen gleichartiger Einführung im Krakauer Gebiete, die Nothwendigkeit einer Beschränkung sich ergiebt.

§. 6. Die im §. 3. genannten verzehrungssteuerpflichtigen Gegenstände unterliegen bei dem Uebertritte aus dem Krakauer Gebiete nach Galizien an der alten Zollinie insolange den bei der Einfuhr aus dem Auslande festgesetzten Gebühren oder der Nachweisung ihrer bereits stattgefundenen Entrichtung, bis mit der Einführung der Verzehrungssteuer in dem Krakauer Gebiete die Zurücknahme dieser Bestimmung erfolgt.

§. 7. Der Verkehr mit den im §. 3. angegebenen Staats-Monopols-Gegenständen aus dem Krakauer Landestheile nach Galizien bleibt, bis darüber weitere Anordnungen bekannt gemacht werden, ohne besondere Bewilligung streng untersagt, und es wird sich zugleich die Erlassung besonderer Verfügungen in Betreff der an diesen Gegenständen im Krakauer Landestheile vorhandenen Vorräthe ausdrücklich vorbehalten.

§. 8. In Berücksichtigung der bisherigen Handels-Verhältnisse in dem Krakauer Gebiete sollen dem Waarenverkehr daselbst, auch nach der Einführung des Zollgefälls, noch folgende besondere Begünstigungen zu statten kommen:

a) alle Waaren, welche aus dem Auslande über die Zolllinie des Krakauer Landestheiles auf gesetzlichem Wege hereinkommen,

sollen, wenn sie als Durchfuhrgüter zollamtlich behandelt und wieder über ein im Krakauer Gebiet gelegenes Zoll-Amt unter genauer Beobachtung der Zoll-Vorschriften in das Ausland gebracht werden, von jedem Durchfuhrzolle frei sein, wofern ihre Bewegung, von der Zeit des Eintritts bis zum Austritte, auf das Krakauer Gebiet beschränkt geblieben ist.

b) Diese zollfreie Behandlung wird selbst in dem Falle zugelassen, wenn die Einlagerung der eben bemerkten Durchfuhr-Güter in die zu Krakau befindlichen zollamtlichen Magazine in Anspruch genommen und durch selbe die Durchfuhr unterbrochen oder ausgesetzt wird.

§. 9. So wenig es mit der Freiheit, welche das Krakauer Gebiet durch die Einbeziehung in den Zollverband für seinen Verkehr mit den übrigen Theilen des Zollgebiets erlangt, und mit höheren Staats-Rücksichten vereinbar ist, die im Krakauer Landestheile mit dem Eintritte der gesetzlichen Zollverpflichtungen vorhandenen ausländischen Waarenvorräthe insgesammt von der tarifmäfsigen Zollbehandlung frei zu lassen, so werden doch, um andererseits, bei dem Uebergange von dem dermaligen Verkehrszustande zu dem neuen, alle nur immer zulässige Schonung zu beobachten, in Betreff dieser Vorräthe lediglich nachstehende Mafsnahmen in dieser Uebergangs-Periode zur genauen Befolgung vorgezeichnet:

a) die Verpflichtung zur nachträglichen Zollentrichtung wird dem Gegenstande nach auf die im §. 5 aufgezählten Waarengattungen von ausländischem Ursprunge beschränkt;

b) die Verbindlichkeit zur tarifmäfsigen Zoll-Abstattung für die mit dem Eintritte des zollgesetzlichen Zustandes vorhandenen Vorräthe an den eben angegebenen Waarengattungen kömmt nur in den Fällen in Anwendung, wo der Inhaber die Waare zur freien Verfügung im Privatbesitze behalten will;

c) dieser Verbindlichkeit zur Zoll-Entrichtung in der eben unter *b*. angeführten Beschränkung unterliegen alle Kaufleute, Krämer, Kaffeehaus-Inhaber, Gastwirthe und überhaupt alle Gewerbtreibenden, welche sich mit dem Verschleifse oder der Verarbeitung, Bereitung und Umgestaltung dieser Gegenstände befassen, in Beziehung auf ihre sämmtlichen Vorräthe, mit denen sie in die neue Zollperiode übergehen, dann jene Privatpersonen, bei denen die Waare, welche sie beim Anfange des zollgesetzlichen Zustandes innehaben, den ihren persönlichen Verhältnissen angemessenen einjährigen Bedarf überschreitet, jedoch nur in Betreff der jenen Bedarf übersteigenden Menge.

d) Es ist Jedermann, auf welchen die vorstehenden Bestimmungen *a. b. c.* Anwendung finden, freigestellt, durch die Einleitung der zollamtlichen Verwahrung oder Ueberwachung der Waarenvorräthe den Eintritt der Verpflichtung zur tarifmäfsigen Zollabstattung aufzuschieben.

e) Alle derlei Waarenvorräthe, welche auf Ansuchen der Partei in die zollamtlichen Magazine zur Einlagerung kommen, sollen durch ein volles Jahr lagerzinsfrei daselbst verbleiben können.

f) Es wird Jedermann gestattet, die unter die Bestimmung der nachträglichen Zollentrichtung fallenden Waaren unter dem Einflusse des geeigneten zollamtlichen Verfahrens wieder in das Ausland zu schaffen, in welchem Falle, bei vorschriftsmäfsiger Nachweisung des wirklich stattgefundenen Austrittes von jedem Zollanspruche für dieselben abgegangen wird.

g) Der tarifmäfsige Einfuhrzoll für die beim Eintritte der Wirksamkeit der Zollgesetze zur freien Verfügung im Privatbesitze behaltenen Waaren ist zwar nach der Vorschrift sogleich abzustatten, es wird jedoch der Kameralbezirks-Verwaltung in Krakau das Recht eingeräumt, jenen gewerbtreibenden Parteien, welchen die augenblickliche Abstattung der ganzen Zollschuldigkeit schwer fallen würde, angemessene, den Zeitraum eines Jahres nicht überschreitende Zahlungsfristen insofern zu bewilligen, als ihre bekannten Vermögensverhältnisse eine Gefährdung des Staats-Einkommens durch diese Zufristung nicht besorgen lassen.

h) In die tarifmäfsige Einfuhrgebühr wird in dem Falle, wo die Partei nachzuweisen vermöchte, für die nämlichen Waaren bereits eine Oesterreichische Durchfuhrgebühr beim Bezuge entrichtet zu haben, der Betrag dieser letzteren eingerechnet.

i) Um jenen Kaufleuten, Krämern und Gewerbtreibenden überhaupt, welche bisher zum Verschleifse von aufser Handel gesetzten ausländischen Waaren berechtigt waren, alle thunliche Gelegenheit zu lassen, sich ihrer derartigen Vorräthe noch nach dem Eintritt der Wirksamkeit des Zollgesetzes ohne Verlust entledigen zu können, wird denselben ausnahmsweise auf die Dauer eines Jahres bewilligt, diese Vorräthe, gegen Entrichtung eines tarifmäfsigen Zolles, im Kleinverschleifs an andere Personen zu deren eigener Verwendung absetzen zu dürfen, welche Berechtigung lediglich mit der Bedingung verknüpft wird, dafs der Verschleifser der Partei, welcher die Waare überlassen wird, eine Bezugsnote, worin die Gattung und Menge der überlassenen Waaren und der Tag der Ueberlassung genau anzugeben

ist, zu ihrer Deckung auszufertigen und aufserdem über diesen Verkehr eigene Handels- oder Gewerbsbücher unter gefällsamtlicher Aufsicht oder Ueberwachung zu führen gehalten sein soll. Nach Verlauf des Jahres ist nach den zollgesetzlichen Anordnungen hinsichtlich dieser Waaren vorzugehen.

§. 10. Zur Vollziehung der vorstehenden Bestimmungen in Betreff der Zollentrichtung für die vorhandenen Waarenvorräthe wird festgesetzt, dafs Jedermann, der mit solchen Vorräthen, auf welche die nachträgliche Zollentrichtung Anwendung finden kann, in die Periode der zollgesetzlichen Einrichtung übergeht, schuldig sei, noch vor dem Zeitpunkte, wo die Zollgesetze in Wirksamkeit treten, und zwar spätestens an dem nächstvorhergehenden Tage, mithin am 28. Januar, ein vollständiges Verzeichnifs dieser Vorräthe mit genauer Angabe ihrer Gattung und Menge nach der Nomenclatur und dem Mafsstabe des Einfuhrzoll-Tarifs im kurzen Wege bei der Cameralbezirks-Verwaltung in Krakau oder bei einem der im §. 2 genannten Zollämter einzugeben. In diesen Eingaben hat die Partei zugleich anzugeben, inwiefern dieselbe die verzeichneten Waaren zur freien Verfügung zu behalten, oder unter zollamtliche Sperre oder Ueberwachung zu bringen, oder wieder in das Ausland zu führen beabsichtigt. Jede Partei haftet für die Richtigkeit der in ihrer Eingabe verzeichneten oder erklärten Waarenvorräthe, wobei zugleich ausdrücklich angeordnet wird, dafs dieselbe, wenn bei der mit dem Anfange der zollgesetzlichen Wirksamkeit beginnenden gefällsamtlichen Constatirung dieser Eingaben eine Verminderung der angegebenen Vorräthe sich zeigt, für den Abgang den tarifmäfsigen Einfuhrzoll zu entrichten verbunden ist und dafs, wenn eine Verschweigung von Waarenvorräthen oder andere Unrichtigkeiten bei dieser Constatirung zum Vorschein kommen, die zollgesetzlichen Strafbestimmungen auf die Partei Anwendung finden.

§. 11. Sollten Personen sich der Eingabe der ihnen in der gegenwärtigen Anordnung auferlegten Waaren-Erklärungen ganz entziehen, so werden sie hinsichtlich der später entdeckten Waarenvorräthe, deren Erklärung ihnen obgelegen hätte, ebenso betrachtet, als ob sie diese im Schleichhandel bezogen hätten, und es sollen die bezüglichen Strafbestimmungen in dem Gefällsstrafgesetze gegen sie in strenge Anwendung gebracht werden.

§. 12. Mit dem Zeitpunkte, wo die Einbeziehung des Krakauer Gebietes in das Zollgebiet ihren Anfang nimmt, hat die gefällsamtliche Untersuchung und Constatirung jener Waarenvorräthe, die nun-

mehr einer Amtshandlung der Gefällsbehörden unterliegen, zu beginnen, und es soll dieselbe dergestalt beschleunigt werden, dafs sie binnen 10 Tagen nach dem Anfange des Zollgesetzes beendet, an die Parteien in eben dieser Zeit die erforderliche amtliche Verfügung oder Bedeckung hinsichtlich ihrer Vorräthe erfolgen und sodann die im §. 5 enthaltene Beschränkung der Verkehrsfreiheit des Krakauer Gebiets mit Galizien und den übrigen im Zollverbande befindlichen Ländern aufhören kann, weshalb alle Parteien, die es betrifft, aufgefordert werden, den zur Untersuchung sich einfindenden Gefällsorganen mit der gröfsten Willfährigkeit zur Erleichterung dieses Untersuchungs-Geschäftes behülflich zu sein und schon im Voraus zu diesem Ende alle thunliche Vorbereitung zu treffen, um jedem vermeintlichen Aufenthalte zu begegnen.

Exemplare der in dieser Verordnung angeführten Gesetze in deutscher und polnischer Sprache befinden sich bei den Bezirks-Commissariaten, bei den Zollämtern, den Finanzwach-Obern und bei der K. K. Cameral-Bezirksverwaltung in Krakau, wo Jedermann die Einsicht freisteht, und bei letzterer Behörde können dieselben auch um den Gestehungspreis angekauft werden.

Krakau, 18. Januar 1847.

Moritz Graf Deym,
Kaiserl. Königl. Hof-Kommissair.

Quarantaine-Wesen.

Die auf den Dekreten der K. K. Hofkanzlei vom 11. Juli 1844 und 13. November 1845 beruhenden Vorschriften über das Eintreten und die Dauer der Quarantaine, welcher sich die aus, der Pest verdächtigen, Ländern kommenden Schiffe in den Oesterreichischen Häfen zu unterwerfen haben, sind durch ein anderweites von dem Gubernium in Triest unterm 11. Januar 1847 bekannt gemachtes Dekret vom 31 Dezember 1846 von Neuem gemildert worden.

Der Darstellung der, nach diesen verschiedenen Verfügungen, gegenwärtig bestehenden Lage der bezüglichen Vorschriften, ist folgendes zur Erläuterung der dabei vorkommenden Kunstausdrücke voranzuschicken:

Unrein ist ein Gesundheitspafs, aus welchem hervorgeht, dafs in dem Hafen beim Abgange des Schiffs die Pest herrschte (patente brutta).

Verdächtig ist er, wenn daraus erhellt, dafs der Hafen oder dessen Umgebung der Pest verdächtig war (patente tocca).

Rein ist er, wenn er die Freiheit des Hafens und dessen Umgebung von allen verdächtigen Krankheitsfällen bezeugt (patente netta).

Giorni di Seiorino heifsen die drei ersten Tage nach Ankunft des Schiffs, während welcher keine Schiffsoperation vorgenommen werden darf, und die nur zur Beobachtung des Gesundheits-Zustandes der Mannschaft dienen.

Der Spoglio besteht darin, dafs die der Quarantaine unterworfene Person die Kleider wechselt und aus aller Verbindung mit den der Quarantaine unterworfenen Personen und Gegenständen tritt.

Giftfangende Waaren endlich sind: Baumwolle, Flachs, Hanf, Seide, Wolle, und Waaren aus diesen Materialien, Häute, Felle und Haare, Lederwaaren, Papier, Schwämme und dergleichen Artikel mehr.

Es beträgt nun die Quarantaine gegen die Pest:

1. im Fall der patente brutta und tocca, und zwar für Schiffe jeder Herkunft:

	patente brutta. Tage	patente tocca. Tage
für Schiff und Mannschaft an Bord, incl. des Sciorino . . .	24	15
- giftfangende Waaren nach Ausschiffung in das Lazareth	30	22
- Reisende, welche gleich in das Lazareth eintreten . . .	20	14
- Reisende, welche gleich anfangs Spoglio machen	18	12
- Reisende, welche erst gegen Ende der Kontumaz Spoglio machen	19	13
- Kriegsschiffe, ohne giftfangende Waaren an Bord . . .	20	12

2. im Fall der patente netta werden:
   a) sofort zur freien Praktika zugelassen:
      1. Schiffe aus Häfen Griechenlands und der Ionischen Inseln, auch wenn sie Lumpen mitführen, deren vorschriftsmäfsige Reinigung vor der Einschiffung jedoch durch Oesterreichische Konsular-Zeugnisse nachgewiesen werden mufs;
      2. Schiffe aus Maroceo;
      3. Schiffe aus Algier, sofern sie keine Lumpen mitführen;
      4. Schiffe von der Ost- und Westküste Afrikas, von dem südlichen Asien und von Oceanien kommend, sofern der Gesundheitspafs von der Behörde einer Europäischen Macht ausgestellt ist.

   b) einer viertägigen Beobachtung unterworfen: Schiffe, die aus christlichen Häfen des Schwarzen oder Asowschen Meeres oder von den Donau-Mündungen kommen, vorausgesetzt, dafs sie in freier Praktika abgesegelt und während der Fahrt in keine Berührung gekommen sind. Die mit giftfangenden Emballagen nicht versehene Ladung solcher Schiffe wird sofort zur freien Gemeinschaft zugelassen, die giftfangende Ladung dagegen einer Kontumaz von zwölf Tagen im Lazareth unterworfen;

   c) einer fünftägigen Beobachtung unterworfen:
      1. Schiffe die aus der ersten Region der Türkei (den türkischen Staaten mit Ausnahme von Aegypten, Syrien, Tarsus, Adana und Cypern) kommen. Die unter der Ladung etwa befindlichen Lumpen, abgetragene Effecten, Kleidungsstücke und ungewaschene Wolle müssen in das Lazareth gebracht und sieben Tage lang der Reinigung ausgesetzt werden. Ist der Gesundheitspafs nicht von dem Konsul einer christlichen Macht ausgestellt, so wird die Beobachtungszeit um einen Tag erhöhet.
      2. Schiffe von Tunis kommend;
      3. Die vorstehend unter *a*. No. 4. erwähnten Schiffe, wenn der Gesundheitspafs von andern, als den daselbst genannten Behörden ausgestellt

ist; die an Bord befindlichen giftfangenden Waaren müssen gelüftet werden;

d) einer siebentägigen Quarantaine unterworfen: Schiffe aus Algier welche Lumpen mitführen, und Schiffe aus Häfen Griechenlands und der Ionischen Inseln, unter derselben Voraussetzung, wenn sie nicht mit den unter *a*. No. 1. erwähnten Zeugnissen versehen sind.

e) Für Schiffe aus der zweiten Region der Türkei (Syrien, Tarsus, Adana und Cypern) und aus der dritten Region (Aegypten) sind folgende Kontumaz-Perioden vorgeschrieben:

	zweite Region.	dritte Region.
	Tage	Tage
für Schiff und Mannschaft an Bord, incl. des Sciorino . .	8	10
- giftfangende Waaren, nach Ausschiffung in das Lazareth	13	15
- Reisende, welche gleich in das Lazareth eintreten . . .	7	9
- Reisende, welche gleich anfangs Spoglio machen . . .	6	7
- Reisende, welche erst gegen Ende der Kontumaz Spoglio machen	—	8
- Kriegsschiffe, ohne giftfangende Waaren an Bord . . .	6	8

Ist der Gesundheitspafs nicht von dem Konsul einer christlichen Macht ausgestellt, so wird die Kontumazzeit um einen Tag erhöhet.

Die Quarantaine gegen das gelbe Fieber beträgt im Fall der patente tocca fünf, der patente brutta zehn, der patente aggravata (wenn die Krankheit am Abfahrtsort besonders heftig wüthete) fünfzehn Tage. Die aus Central-Amerika und den Antillen kommenden Schiffe dürfen während der Dauer der Quarantaine ihre Waaren an Bord behalten. Im Fall der patente netta endlich wird das Schiff sofort zur freien Praktika zugelassen.

POLEN.

Befreiung der Preufsischen Schiffer von der Verflöfsungs-Abgabe.

Nach einer zwischen den betreffenden Königl. Preufsischen und Königl. Polnischen Behörden getroffenen Uebereinkunft in Betreff der auf der Weichsel im Königreiche Polen zur Hebung kommenden Verflöfsungs-Abgabe, sind Preufsische Schiffer diese Abgabe nur dann zu erlegen schuldig, wenn sie als Setzschiffer oder Steuerleute auf Fahrzeugen, welche Polnischen Unterthanen gehören, Waaren oder Erzeugnisse, die nicht als Preufsische zu betrachten sind, nach Warschau oder andern Polnischen Städten bringen. In andern Fällen, namentlich auch dann, wenn Preufsische Schiffer sich der, Polnischen Unterthanen gehörenden Fahrzeuge als Leichter zu bedienen genöthigt

sind, sind sie von der Verflöfsungs-Abgabe befreit. Diese Befreiung tritt aber überall nur dann ein, wenn die Schiffer sich

1. als Preufsische Unterthanen,
2. als Eigenthümer des von ihnen geführten Gefäfses, oder
3. falls sie nicht Eigenthümer des von ihnen geführten Gefäfses, sondern Setzschiffer oder Steuerleute auf demselben sind, darüber ausweisen, entweder
   a) dafs das von ihnen geführte Gefäfs einem andern Preufsischen Unterthanen gehört, oder
   b) wenn das Gefäfs einem Preufsischen Unterthanen nicht gehört, dafs die Ladung Preufsisch sei, d. h. aus einem Preussischen, nicht aus einem Polnischen Orte komme.

Mit Ausnahme des zu 3 *b*. gedachten Falles wird die Legitimation geführt:

I. durch den Pafs,
II. durch die Bescheinigung darüber, dafs die Preufsische Gewerbsteuer für die Zeit, in welcher der zu legitimirende Verkehr betrieben wird, erlegt worden sei.

In dem zu 3 *b*. gedachten Falle haben die Schiffer aufserdem

III. ein von der Polizeibehörde des Einladungsorts darüber ausgestelltes Attest zu führen, dafs die Ladung aus einem Preussischen Orte komme.

Die erforderlichen Legitimations-Papiere mufs der Schiffer, wenn er auf Befreiung von der Verflöfsungs-Abgabe Anspruch machen will, an Bord haben.

Bemerkung. Durch Art. 13 des Ukases vom 28. August (9. Septbr.) 1842 ist das im Königreich Polen unter dem Namen der Verflöfsungs-Abgabe bestehende Wasser-Wegegeld zu Gunsten der Preufsischen Unterthanen aufgehoben, und es hat die vorstehend ihrem Inhalte nach angeführte Uebereinkunft zum Zweck, die bei der Ausführung dieser gesetzlichen Bestimmung in Polen hervorgetretenen Zweifel zu beseitigen. Um den Preufsischen Schiffern die danach erforderliche Legitimation zu erleichtern, ist angeordnet worden, dafs in den Bescheinigungen, welche denselben, behufs Kontrolirung der Schiffer-Gewerbsteuer, über die erfolgte Entrichtung dieser Steuer ertheilt worden, aufser dem Namen des Schiffers, welcher bisher schon in dieser Bescheinigung enthalten sein mufste, auch dessen Wohnort, sowie aufser dem Namen und der Nummer des Schiffsgefäfses, welche ebenfalls bisher schon in die Bescheinigung aufzunehmen waren, auch dessen Eigenthümer, und, falls der Schiffsführer nicht zugleich Schiffseigenthümer ist, auch der Wohnort des letztern bezeichnet, aufserdem, falls der Wohnort des Schiffsführers oder Eigenthümers im Preufsischen Gebiete liegt, dies ausdrücklich bemerkt werde.

RUSSLAND.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Rufsland und Oesterreich.

Aus diesem am $^{20}/_{8}$. Juli 1846 in Wien unterzeichneten Vertrage sind nachfolgende Artikel hervorzuheben:

Art. 4. In Bezug auf die Tonnen-, Anker-, Leuchtthurm-, Lootsen-, Quarantaine- und andere Gebühren, welcher Art diese auch immer sein mögen, die auf dem Handel und der Schiffahrt lasten, werden die Schiffe der beiden hohen contrahirenden Theile, sowie ihre Ladung und Mannschaft, in den respectiven Staaten, sowohl bei ihrem Eintreffen, als bei ihrem Auslaufen, und ihrem Aufenthalte in dem Hafen, ohne Unterschied des Orts woher sie kommen, oder wohin sie gehen, gegenseitig auf demselben Fufse wie die Einheimischen behandelt werden.

Art. 5. Alle Waaren, welche die Ladung der dem einen der contrahirenden Theile gehörigen Schiffe bilden, sie mögen zur Ein-, Aus- oder Durchfuhr bestimmt sein, sollen in den Staaten des andern Theils denselben Zoll- oder andern Gebühren unterworfen sein, wie jene, die sich an Bord der einheimischen Schiffe befinden, und sie sollen, vorkommenden Falls, an den gleichen Zollrückstellungen und Ausfuhrprämien Antheil nehmen. Auch sollen sie die gleichen Stapel- oder Magazin-Gebühren entrichten, wenn die Waaren in den öffentlichen Magazinen niedergelegt werden.

Art. 15. Um jeder irrigen Auslegung vorzubeugen, wird festgesetzt, dafs die Freiheiten oder Vorrechte, welche in beiden Staaten die neu erbauten Schiffe gegenwärtig geniefsen, oder die ihnen in der Folge zugestanden werden könnten, sowie auch die an Privat-Gesellschaften ertheilten Privilegien, nicht in der Art angesehen werden sollen, als würde dadurch dem die Grundlage der gegenwärtigen Convention bildenden Grundsatze der Reciprocität Eintrag gethan.

Art. 16. Ebenso wird festgesetzt, dafs die gegenwärtige Convention den wechselseitigen, aus den zwischen Rufsland und Oesterreich abgeschlossenen frühern Verträgen hervorgehenden Verbindlichkeiten keinen Eintrag thun soll.

Art. 17. Die gegenwärtige Convention soll während acht Jahren, vom Datum der Ratifications-Auswechselung *) an gerechnet, und über diesen Termin hinaus bis zum Ablauf von zwölf Monaten in Kraft bleiben, nachdem der eine der hohen contrahirenden Theile dem andern seine Absicht kund gegeben haben wird, sie aufhören zu lassen; indem jeder der beiden Theile sich das Recht vorbehält, dem andern Theile nach Ablauf der ersten sieben Jahre eine solche Erklärung zu machen; dabei sind sie übereingekommen, dafs nach Ablauf von zwölf Monaten nach Abgabe einer solchen Erklärung die gegenwärtige Convention und alle in ihr enthaltenen Bestimmungen für beide Theile ihre verbindliche Kraft verlieren wird.

Die übrigen Artikel des Vertrages stimmen mit den Artikeln 1. 2. 8. 12. 13. 14. des weiter oben abgedruckten Vertrages zwischen Rufsland und Frankreich im Wesentlichen überein, und ist daher ihr Abdruck unterblieben.

Ukase des dirigirenden Senats, die Ausfuhr von Kartoffeln und die Brake von Hanf, Flachs, Heede und Talg betreffend.

Vom 25. October. Die Ausfuhr von Kartoffeln aus den Ostsee-Gouvernements ist bis zum 1. September 1847 verboten. Als Schiffs-Provision ist die zollfreie Ausfuhr derselben gestattet, jedoch mit der Maafsgabe, dafs Schiffe, welche nach Häfen diesseits des Sundes gehen, nur einen Tschetwerik, und Schiffe, welche nach andern Häfen gehen, zwei Tschetwerik Kartoffeln für jeden Schiffsmann, den Schiffer eingeschlossen, mitnehmen dürfen.

Vom 4. November. Die Erlaubnifs: Hanf, Flachs, Heede und Talg mit und ohne Brake, nach Uebereinkommen zwischen dem Käufer und Verkäufer zu verschiffen, ist für die drei Jahre 1847 bis 1849 verlängert worden.

Bekanntmachung des Departements des auswärtigen Handels vom 29. November 1846, die Einfuhr von Schiefsbaumwolle betreffend.

Da Baumwolle, Hanf, Heede und ähnliche Substanzen durch Behandlung mit Salpetersäure die Eigenschaft des Schiefspulvers erhal-

*) Es ist dies der $^{20}/_{8}$. Oktober 1846.

ten, so sind die sogenannte Schiefsbaumwolle und andere auf ähnliche Art präparirte Gegenstände, zum Tarif-Artikel: feines Schiefspulver und Kanonenpulver, deren Einfuhr verboten ist, zu zählen.

Einfuhr von Lumpenzucker.

Auch für das Jahr 1847 ist die Einfuhr von Lumpenzucker in gestofsenen und kleinen Stücken für Siedereien in den Hafen von St. Petersburg zu dem Zollsatze für Rohzucker, ebenso wie solche im Jahre 1846 gestattet gewesen, nachgelassen worden *).

*) Der Zollsatz für Rohzucker beträgt 3 R. 80 K. S. für das Pud. Bei der Revision der zur Einfuhr zu diesem Satz deklarirten Lumpenzucker, soll ein Mitglied der Kaufmannschaft zugezogen werden, welches darauf zu achten haben soll, dafs keine Raffinaden als Lumpenzucker eingeführt werden.

II. STATISTIK.

Handelsberichte.

Archangel.

Das verflossene Jahr war das lebhafteste und umfangreichste Geschäftsjahr, welches Archangel jemals gehabt hat. Es waren in dem Seeverkehr, die Norwegischen Küstenfahrer ungerechnet, 634 Schiffe gegen 436 im Jahre 1845 beschäftigt und es stiegen die Ausfuhren

von	Roggen	von	60518	Tschetwert	im Jahre	1845	auf	330312	Tschetwert
»	Hafer	»	221564	»	»	1845	»	251917	»
»	Weizen	»	4840	»	»	1845	»	20256	»
»	Gerste	»	1574	»	»	1845	»	13236	»
»	Thran	»	15509	Pud	»	1845	»	55075	Pud
»	Theer	»	77478	Tonnen	»	1845	»	85571	Tonnen
»	Matten	»	730731	Stück	»	1845	»	1103181	Stück

Abgenommen haben die Ausfuhren

von	Leinsaat	von	151565	Tschetwert	im Jahre	1845	auf	135767	Tschetwert
»	Flachs	»	404098	Pud	»	1845	»	340423	Pud
-	Talg	»	23805	»	»	1845	»	20949	»
»	Roggenmehl	»	431261	»	»	1845	»	335416	»
»	Pech	»	11314	Tonnen	»	1845	»	10183	Tonnen

Die übrigen Ausfuhr-Artikel: Hanf, Talglichte, Butter, Werg, Tauwerk, Federn, Haare, Eisen, Erbsen, Fleisch, Felle, Holzwaaren sind von geringerer Bedeutung.

Zwischen den Preufsischen Ostseehäfen und Archangel findet ein directer Verkehr nicht statt. Im Jahre 1845 lief ein einziges Preussisches Schiff dort ein, welches mit einer Ladung Getreide nach den Niederlanden versegelte. Im Jahre 1846 hat der lebhaftere Verkehr

23 Preufsische Schiffe mit 2475 Lasten nach Archangel geführt, welche sämmtlich in Ballast eingingen, und von denen 19 mit Getreide und Matten (darunter 18 nach den Niederlanden, 1 nach Belgien), 2 mit Flachs und Hanf nach Frankreich, und 2 mit Pech, Theer, Thran, Matten (darunter 1 nach den Niederlanden, 1 nach Hamburg) versegelten.

St. Petersburg.

Die Schiffahrt war im vorigen Jahre geöffnet vom 13. April bis 20. November a. R. Angekommen sind 1567 Schiffe, abgegangen 1588 Schiffe. Es sind nach dem Auslande versegelt:

		1844.		1845.		1846.	
nach Grofsbritannien	Schiffe	.	665	.	772	.	645
„ Deutschland und zwar							
nach Preufsen . .	„	69	.	53	.	57	.
„ Lübeck . . .	„	48	.	41	.	54	.
„ Hamburg . .	„	17	.	16	.	17	.
„ Bremen . . .	„	18	.	10	.	104	.
„ Hannover . .	„	5	.	4	.	8	.
„ Oldenburg .	„	.	.	.	.	1	.
„ Mecklenburg	„	7	164	5	129	9	250
„ den Niederlanden . . .	„	.	67	.	95	.	311
„ Frankreich	„	.	125	.	96	.	63
„ Dänemark . . , . . .	„	.	84	.	51	.	68
„ Schweden u. Norwegen	„	.	48	.	74	.	78
„ Belgien	„	.	27	.	42	.	73
„ Portugal, Spanien, Italien	„	.	17	.	11	.	22
„ Amerika	„	.	38	.	30	.	17
Summa	„	.	1235	.	1300	.	1527

Es haben hiernach die Deutschen Häfen bei dem Ausfuhr-Geschäft von Petersburg in den Jahren 1844 und 1845 die zweite Stelle behauptet; die überaus bedeutenden Verschiffungen von Roggen, welche im Jahre 1846 nach den Niederlanden stattfanden, haben im verflossenen Jahre den Häfen dieses Landes den Vorrang verschafft.

Der Verkehr der Preufsischen Schiffe im Hafen von Cronstadt ergiebt sich aus nachstehender Uebersicht:

Eingang.				Länder woher die Schiffe gekommen und wohin sie versegelt.	Ausgang.			
1844. Schiffe.	1845. Schiffe.	1846. Schiffe.	Hauptsächliche Gegenstände der Ladung.		Hauptsächliche Gegenstände der Ladung.	1844. Schiffe.	1845. Schiffe.	1846. Schiffe.
5	20	20	Holz, Zink, Obst, Stückgüter.	Preufsen.	Russische Produkte.	53	35	35
2	12	7	Salz, Eisen, Kohlen, Zucker etc.	Grofsbritannien.	Knochen.	.	1	3
6	3	4	Heringe.	Norwegen.	.	.	.	.
1	.	8	Zucker, Stückgüter.	Niederlande.	Getreide.	.	.	12
.	1	3	Oel, Blei, Früchte.	Spanien.	.	.	.	.
1	4	1	Früchte.	Italien.	.	.	.	.
.	2	6	Wein, Stückgüter.	Frankreich.	Bretter.	.	3	4
1	1	.	Kreide, Stückgüter.	Dänemark.	Getreide und andere Produkte.	4	.	13
.	.	4	Stückgüter.	Hamburg.	Desgl.	1	.	3
1	.	.	Wein.	Portugal.	.	.	.	.
.	1	.	Zucker.	Kuba.	.	.	.	.
.	.	.	.	Belgien.	Desgl.	.	.	3
.	.	.	.	Bremen.	Desgl.	.	.	1
.	.	.	.	Rufsland.	Getreide.	.	4	.
4	2	22	in Ballast.		in Ballast.	3	3	1
1	46	75				61	46	75

Der Zollverein erhält seine Zufuhren von Russischen Produkten zum überwiegenden Theile über die Preufsischen und Hanseatischen Häfen. Die in den letzten drei Jahren überhaupt und nach diesen Häfen von den hauptsächlichsten Ausfuhr-Artikeln Petersburgs verschifften Quantitäten, sowie die für diese Waaren in jedem der drei Jahre gezahlten höchsten und niedrigsten Preise ergeben sich aus nachstehender Uebersicht:

		1844.									
		Menge der Ausfuhren						Preise.	Menge		
		überhaupt.	nach Preussen.	nach Lübeck.	nach Hamburg.	nach Bremen.	nach Preufs. u. den Hansestädten		überhaupt.	nach Preussen.
Kupfer	Pud*)	54696	34294	.	750	.	35044	30—32½	74864	31636
Eisen u. Eisenblech	„	416172	.	324	.	51	375	4½—4¾	431276	.
Hanf, erste Sorte	„	1017083	9883	4166	109	817	14945	68—73	1186640	14351
„ zweite Sorte	„	390974	6841	3652	214	6765	17472	66	320927	6018
„ dritte Sorte	„	326330	10500	10146	1987	5046	27679	65	382654	15265
Flachs, erste Sorte	„	40750	12	.	.	3	15	90—115	38044	6
„ zweite Sorte	„	286914	.	.	.	.	.	75—101	218387	5
„ dritte Sorte	„	60187	.	.	.	.	.	65—90	98685	.
Heede und Werg	„	68677	53	88	585	150	876		71305	550
Tauwerk	„	137452	3946	20	53498	4217	61681		161747	6330
„ altes	„	78467	1262	476	1200	.	2938		110328	.
Segeltuch	Stck.	29191	1746	4018	954	6	6724	31—58	28874	2029
Ravenstuch	„	42596	953	1139	50	305	2447	18½—25	54916	971
Flämischleinen	„	28491	2	17830	387	1160	19379	25—28	32860	.
Talg	Pud	2841744	154491	34771	3932	20604	213798	102—111	2879882	51199
Stearin	„	6351	2614	140	1	168	2923		14128	5749
Schweinefett	„	unter	dem	Talg	mit	be-	grif-	fen.	des-	glei-
Lichte	„	5091	70	2748	17	661	3496		5313	90
Olein	„	21847	10231	828	2200	1867	15126	8—6½	26971	16610
Hanföl	„	225012	21866	73288	25583	17686	138378	8½—7½	113276	39056
Pottasche	„	291104	93374	9239	8619	12580	123812	73—70	246342	91251
Juchten	„	12018	2801	883	.	40	3724	43—53	23927	7988
Häute (Kuhhäute)	„	71828	15	350	18	.	383		82540	247
Borsten und Haare	„	83554	5835	1247	108	25	7215		90387	5655
Bettfedern, Daunen, Federposen	„	27478	64	959	479	643	2145		41595	99
Wolle	„	110305	6880	223	1954	.	9057		149025	9708
Knochen	„	105571	.	.	.	.	.		175256	.
Matten	Stck.	166159	1850	200	50	200	2300		284056	510
Leinsaat	Twt.**)	315248	.	.	.	.	.	23—17	385662	5442
Roggen	„	.	.	.	.	.	.		41771	.
Weizen	„	.	.	.	.	.	.		15785	.
Roggenmehl	Kuhl***)	.	.	.	.	.	.		11896	.
Anis	Pud	3383	.	596	.	.	596		1245	.
Hausenblase	„	5451	283	612	12	9	916	330—515	4367	69
Seife	„	4286	49	3100	.	30	3179		2714	732
Bretter	Sd. Dz.	212764	.	.	.	1193	1193	8½—14	219087	.
Thran	Pud	30760	25223	.	5390	.	30613	8½	48211	47253

*) 35,024 Pfd. Pr. **) 3,81 Schffl. Pr. ***) 262,68 Pfd. Pr.

1845.					1846.						
er Ausfuhren				Preise.	Menge der Ausfuhren						Preise.
ch ü- ck.	nach Ham- burg.	nach Bre- men.	nach Preufs. u. den Hanse- städten		überhaupt.	nach Preu- fsen.	nach Lü- beck.	nach Ham- burg.	nach Bre- men.	nach Preufs. u. den Hanse- städten	Rubel.
300	300	96	32332	31—32½	92812	35480	1412	.	.	36892	32—33
508	.	193	701	4,20—4,70	365896	.	1298	.	37	1335	
590	.	228	17169	65—80	987127	15559	1993	.	.	17552	83—100
000	.	4144	12162	59—76	250360	7137	1506	.	1647	10290	80—90
576	5721	7967	46529	55—70	403380	17042	18134	3248	5497	33921	73—75
3	.	14	23	120	64516	6980	58	.	.	7038	125—145
.	.	.	5	110	255473	3285	151	.	.	3436	105—130
.	.	.	.	100	87842	70	49	.	.	119	100—116
.	320	.	870	70	101119	65	43	555	30	693	75—90
315	75811	1942	84398		149744	4156	4247	52223	4616	65242	
.	2075	.	2075		114537	290	.	1382	.	1672	
586	700	220	6535	31—58	23559	1784	3284	60	.	5128	32—60
128	500	694	15293	17—25	50604	715	6062	378	465	7620	18—29
080	3060	1100	25140	27—29	32263	.	16028	1321	1310	18659	26—29
633	3258	3985	77075	108—113	2859189	61699	31750	381	10240	104070	115—136
334	210	299	7592		9302	4396	1495	126	.	6017	
en.					70228	58	81	1056	3131	3326	90—110
060	217	1282	3649		3392	323	1612	274	29	2238	
185	468	440	21003	6½	3006	2240	647	.	119	3006	
140	2937	484	59617	7½—8¼	22688	4833	.	.	.	4833	9½—12
378	8176	13752	134557	60—62	179946	98884	24665	.	3599	127148	61—63
301	32	48	8369	44—52	29939	11458	997	26	48	12529	45—56
23	.	.	270		73031	.	12	.	.	12	
330	.	.	6985		94399	4944	1337	165	.	6446	
399	739	360	3097		77611	100	1013	.	783	1896	
178	16	.	10202		89148	16273	854	.	.	17127	16½—19
.	.	.	.		152610	.	.	.	.	.	
25	.	950	1485		312706	1220	4750	3100	9270	18340	
124	.	.	5566	22—28	171670	1411	.	.	.	1411	21—30
.	.	.	.	13½—19½	589579	.	13526	7067	91520	112113	18—23
.	.	1455	1455	18—27	51471	.	.	.	787	787	22—29
.	.	.	.	13½—19½	15814	.	2685	.	3732	6417	17½—18½
.	.	63	63		2091	101	993	.	.	1094	
300	.	7	676	330—515	5323	356	417	10	2	785	350—515
314	15	334	1895		1161	111	309	.	55	474	
.	.	303	303	8½—15	136607	.	.	.	.	.	8—13½
.	.	819	48072	8½	1462	1204	.	.	.	1204	

Es erhellt aus dieser Uebersicht, dafs, abgesehen vom Getreide, die Ausfuhren von Petersburg in den letzten Jahren nur bei wenigen Artikeln zugenommen haben, bei der Mehrzahl haben sie sich wenig verändert, oder sind zurückgegangen. Die Zufuhren insbesondere nach den Preufsischen und Hanseatischen Häfen bieten dieselbe Erscheinung dar. Wiederum abgesehen vom Getreide, welches nur unter besondern Conjuncturen einen erheblichen Ausfuhr-Artikel nach diesen Häfen bildet, tritt kaum bei einem Artikel von Bedeutung eine namhafte Zunahme hervor, während zwei wichtige Ausfuhr-Gegenstände, Talg und Hanföl, im Jahre 1846 eine Minderzufuhr von zusammen 243000 Pud gegen das Jahr 1844 ersehen lassen.

Von den nach dem Gewicht angeschriebenen Ausfuhren nach den genannten Häfen wurden zugeführt:

im Jahre	1844	1845	1846
den Preufsischen Häfen .	54,4 Proc.	60,4 Proc.	58,1 Proc.
Lübeck	20,6 -	16,0 -	18,6 -
Hamburg	15,0 -	17,3 -	17,5 -
Bremen	10,0 -	6,3 -	5,8 -
	100,0 Proc.	100,0 Proc.	100,0 Proc.

Von den nach Stückzahl angeschriebenen Leinenwaaren erhielt dagegen Lübeck drei Viertheile; der Rest vertheilte sich ziemlich gleichmäfsig unter Preufsen, Hamburg und Bremen.

In Getreide war das Geschäft besonders durch die bedeutenden Exporte von Roggen sehr lebhaft. Im Jahre 1846 wurden verschifft 589579 Tschetw., im Jahre 1845 nur 41771 Tschetw. Als im August und September die Zufuhren durch Wassermangel in den Flüssen zurückgehalten wurden, stieg der Preis von 18 auf 23 R. B. pro Tschetwert, bis der Mangel an disponiblen Schiffen am Schlusse der Schiffahrt, da grofse Zufuhren eintrafen, den Preis wieder auf 21, 20 R. herunterdrückte. Nachgeblieben sind am Platze 70000 Tschetw. Die neue Erndte von Roggen ist durchgängig von leichter Qualität, und nicht so ergiebig, wie die der letzten Jahre, da jedoch noch sehr grofse Partien von Mehl unterwegs sind, und man jetzt mehr Roggen zuführen wird, so ist es nicht unwahrscheinlich, dafs ein bedeutendes Quantum, wenn der Begehr anhält, zum Platze kommen dürfte.

Roggenmehl kam wenig fürs Ausland in Betracht. Aufser einigen Partien nach Schweden wurden versuchsweise einige Ladungen nach Lübeck und Bremen verschifft.

Weizen war während des ganzen Sommers ohne alle Anregung, bis gegen Ende der Schiffahrt sich auch dafür gröfserer Begehr zeigte.

Erbsen wurden wenig verschifft; Vorräthe sind auch sehr wenige nachgeblieben, und da die Erndte des letzten Jahres im Ganzen schlecht zu nennen ist, so wird auch im nächsten Jahre wenig zu erwarten sein.

In Hafer stieg der Begehr erst am Ende des Sommers.

Von Gerste ist nur wenig verschifft; die Quantität ist zu gering, und im Ganzen kömmt der Artikel auch wenig vor.

Leinsaamen wurde weit weniger exportirt, als im vorigen Jahre, indem nicht allein die Zufuhren an sich viel geringer waren, sondern auch wegen niedrigen Wasserstandes viel später eintrafen. Verladen wurden 171670 Tsch., im Jahre 1845 dagegen 385662 Tsch. Die neue Erndte soll nicht bedeutend sein.

In Talg, einem der wichtigsten Exportartikel, war der Verkehr sehr lebhaft, und wurden hohe Preise bezahlt. Diese stiegen für gelbes Lichttalg von 108 R. bis 135 R., nicht minder für weifses Lichttalg und Seifen, von denen wenig angebracht war.

Die Exportation von Pottasche nimmt jährlich ab; die amerikanische Asche und andere Surrogate verdrängen diesen Artikel immermehr von den ausländischen Märkten, und seine Qualität verschlechtert sich auch bei dem grofsen Mangel an Holz, indem jetzt mehr Strohasche, die für Holzasche durchgeht, fabricirt wird.

Von Hanföl war die Zufuhr gering, und da der Verbrauch des Artikels für den Platz sich jährlich vergröfsert, so wurde fast Alles zu steigenden Preisen am Platze geräumt.

Für Hanf legte man schon im Winter, durch geringe Zufuhren und gröfsere Nachfrage für den Bedarf Englands, ziemlich hohe Preise an. Sie stiegen noch mehr im Laufe des Jahres

für reinen	von	80 R.	auf	100 R.
» Ausschufs	»	75 »	»	90 »
» halbrein	»	65 »	»	75 »

Es ist wenig zum Ueberwintern nachgeblieben.

Von Flachs kamen ungefähr 52000 Pud mehr als im vorigen Jahre zum Platz und wurde auch mehr verschifft, da bei steigenden Preisen stark gekauft wurde und nur 15000 Pud zurückblieben.

Die Exportation von Segeltuch hat aufs Neue abgenommen, und wenn gleich die Fabrikanten durch die Abnahme des Absatzes im Auslande, der gröfstentheils durch die Concurrenz der Englischen und Westphälischen Segeltücher verursacht wird, sich veranlafst fan-

den, weniger zu arbeiten, so konnte doch die geringe Zufuhr auf die Preise nicht recht influiren. Es ist vorauszusehen, dafs dieser einst so blühende Exportartikel mit der Zeit ganz einschlafen wird, wenn die Russischen Segeltuchfabrikanten nicht mehr den Forderungen der Zeit folgen wollen.

Flämischleinen und Ravenstücher erhielten sich in ziemlich guter Frage, obwohl auch ihr Export etwas geringer war, als im vorigen Jahre.

Rohe Häute waren bedeutend weniger gefragt, als im letzten Jahre, und konnten nur zu Verlust bringenden Preisen Absatz finden. Verschifft sind

von Kuhhäuten 244000 Stck., im J. 1845 aber 284000 Stck.
» Pferdehäuten 21000 » » » » » 22500 »

Der nachgebliebene Vorrath ist ungefähr 70000 Stück. Da die Preise im Innern gegen die hiesigen hoch zu nennen sind, so kann man wohl auf grofse Zufuhren im nächsten Jahre nicht rechnen.

Borsten, Pferdeschweife und Pferdemähnen waren begehrt.

Die Exportation von Wolle hat bedeutend abgenommen, es wurden verschifft 89148 Pud, im Jahre 1845 dagegen 149025 Pud. Die besseren Sorten kommen selten vor, und werden gewöhnlich in Moskau eingekauft.

Die Preise von Kupfer hatten eine steigende Richtung; es wurden 20000 Pud mehr als im Jahre 1845 exportirt, nämlich 92812 Pud, wovon allein 35480 Pud nach Preufsen gingen.

Die Verschiffungen von Eisen nehmen im Ganzen jährlich ab.

Von Juchten wurden 29939 Pud verschifft, um 6012 Pud mehr als im Jahre 1845, und um 17921 Pud mehr als im Jahre 1844. Die Preise erhielten sich im Sommer unverändert, weil während der Verschiffungszeit nichts mehr disponibel und das ganze Quantum bereits auf Contract abgesetzt war.

Die Importation war in diesem Jahre im Allgemeinen geringer, welches dem schlechten Resultate der letzten Jahre zuzuschreiben ist.

In Zucker war die Frage nicht lebhaft zu nennen, und nur in der letzten Zeit auf die Nachrichten von dem Orkan auf der Insel Cuba wurden einige Speculationsankäufe zu einer Erhöhung gemacht, welche sich jedoch nicht lange erhielt. Von weifsem Havanna und andern Zuckern sind eingegangen 595916 Pud, im Jahre 1845 aber 634020 Pud, von gestofsenem Lumpenzucker 385892 Pud, im Jahre 1845 aber 1016727 Pud. Am 1. November waren noch c. 750000

Pud vorräthig, eine hinlängliche Versorgung bis zum Frühjahr, besonders da die Runkelrübenerndte sehr gut ausgefallen sein soll. Die Rübenzuckerfabrikation vergröfsert sich von Jahr zu Jahr, und verdrängt den Colonialzucker bei dem hohen Einfuhrzolle immer mehr aus dem Consumo. Einige Gouvernements, wohin sonst von Petersburg viel raffinirter Zucker ging, gebrauchen jetzt fast gar keinen mehr, und obgleich der Transport vom Innern hierher auf dem Runkelrübenzucker nicht unbedeutend lastet, so treffen doch häufig Partien in Petersburg ein, welche auf dortigen Raffinerien verkocht werden.

Die Importation von Kaffee hat sich in Folge des heruntergesetzten Zolles vermehrt; sie war 142000 Pud im Jahre 1845, und 163000 Pud im Jahre 1846, welches Quantum nach dem gegenwärtigen Verbrauch nicht zu grofs sein dürfte.

An Baumöl gingen ein 270000 Pud im Jahre 1845, und circa 320000 Pud im Jahre 1846; trotz dieser Zunahme blieb am Schlufs des Jahres ein geringeres Lager übrig, als im vorigen Jahre.

Die Einfuhr von Baumwolle war nur 584000 Pud, um 100000 Pud geringer als im Jahre 1845 wegen des höheren Preisstandes, zu dem sich nicht jeder gleich entschliefsen konnte. Nach Schlufs der Schiffahrt entstand darauf ein sehr lebhafter Begehr, welcher die Preise noch höher trieb. Dies beweist hinlänglich, dafs die Thätigkeit der Fabrikanten nicht abgenommen hat, indem bis zum Frühjahr wohl der ganze Vorrath geräumt sein dürfte.

Dagegen nimmt die Importation von Twist zusehends ab: sie war 477000 Pud im Jahre 1845, und nur 377000 Pud im Jahre 1846.

Von Indigo gingen nur 34300 Pud ein, c. 12000 Pud weniger als im vorigen Jahre, weil bedeutende Vorräthe zurückblieben. Die Preise hielten sich gut, und besonders nimmt der Gebrauch von Java Indigo sehr zu, welcher stark in Concurrenz mit dem Bengal Indigo tritt.

An Cochenille wurden c. 6500 Pud, also c. 3700 Pud mehr als im vorigen Jahre importirt; doch hielten sich die Preise gut.

Von Krapp war die Einfuhr um 20000 Pud geringer, nämlich nur 95000 Pud. Die Persische und Chiwaische Krappwurzel verdrängt den Artikel immer mehr; die Französischen Krappen gingen gröfstentheils nach Moskau; Holländische Krappen gingen sehr schlecht. Das unverkaufte Quantum ist noch bedeutend.

Der Absatz in Farbehölzern blieb ziemlich lebhaft; importirt wurden 420284 Pud gegen 468993 Pud im Jahre 1845.

Braunstein fand wenig Frage; es gingen 48400 Pud ein, 14000 Pud mehr als im vorigen Jahre.

Liverpooler Salz wurden nur 420000 Pud, um 340000 Pud weniger als im vorigen Jahre importirt, daher der Preis auf 3 R. B. pro Pud stieg.

Von Heringen gingen 5000 Tonnen mehr als im Jahre 1845 ein, nämlich 53500 Tonnen, gröfstentheils Norwegischer Vaar-Hering, welcher guten Absatz fand.

Ebenso war in Blei günstiger Absatz; in Mulden gingen 246000 Pud — im Jahre 1845 253000 Pud — und in Rollen 31900 — im Jahre 1845 44400 Pud — ein.

In Zinn war träges Geschäft: die Importation betrug 6500 Pud im Jahre 1845 und 16500 Pud im Jahre 1846.

Schiffe waren im Laufe der ganzen Schiffahrt sehr gesucht und fanden stets prompte Verwendung.

Die Course, die sich bis August niedrig erhielten, hoben sich dann plötzlich auf einen so hohen Stand, wie seit mehreren Jahren nicht der Fall war, und wenngleich darauf ein momentanes Sinken eintrat, so ist es doch wahrscheinlich, dafs sie fürs erste einen hohen Standpunkt behaupten werden.

Windau.

Die Handelsgeschäfte und Umsätze haben im Jahre 1846 im Vergleich mit frühern Jahren einen merklichen Aufschwung erfahren und an Lebhaftigkeit zugenommen. Es sind im Laufe jenes Jahres 356 Schiffe, gegen 102 Schiffe im Jahre 1845 und 80 Schiffe im Jahre 1844 eingegangen, und die Zahl aller Abladungen hat mehr als das Dreifache der im vorhergegangenen Jahre gemachten Verschiffungen betragen.

Insbesondere fand ein lebhafter Verkehr in Holzwaaren statt, wovon allein 290 Schiffsladungen, vorzüglich aus Eisenbahnhölzern bestehend, nach Britischen und 47 Ladungen nach andern Häfen versandt wurden. Es sind ausgeführt im Jahre:

		1845.	1846.
achtzöllige Eisenbahnhölzer . . .	Stück	29212.	277752.
zwölfzöllige » . . .	»	59688.	263973.
Planken und Dielen	Schock	1967.	1667.

Der Werth der Holzausfuhr wird für 1844 auf 49197 R., für 1845 auf 73040 R., für 1846 auf 214713 R. angegeben. Die Preise

haben sich im Laufe des Jahres auf dem nachstehend angegebenen Stande behauptet:

vierkantige fichtene Balken 8″ bis 12″ dick, 24′ bis 30′ lang zu 60 bis 90 Kop. S. per Faden;

fichtene Eisenbahnhölzer 9″ bis 10″ dick, 9′ lang zu 40 bis 50 Kop. S. per Stück;

Dielen 1 ″ dick, 11 ″ breit zu 21 bis 22 R. S.
» 1½″ » 11″ » » 29 » 31 » »
» 3 ″ » 11″ » » 51 » 52 » »
} pro Schock von 1440 laufende Fufs.

Es werden bereits zahlreich Kontrakte zur Frühlings-Lieferung geschlossen und in Folge derselben haben viele Verkäufer ihre Forderungen erhöhet.

Die Erndte fiel im Ganzen kärglich aus. Wintergetreide lieferte kaum einen mittelmäfsigen, Sommergetreide nur die Hälfte von einem gewöhnlichen Ertrag. Die Ankäufe erfolgten meist für den innern Konsum. Ausgeführt wurden:

		1844.	1845.	1846.
Roggen	Twt.	10814.	—	973.
Gerste	»	8934.	1338.	—
Weizen	»	1090.	—	—

Die Preise betrugen für Roggen 112—116 R. S., für Gerste 82—87 R. S., für Weizen 153—158 R. S. per Last von 20 Twt.

Die Erndte von Säeleinsaat lieferte merklich weniger als einen Mittelertrag, war dagegen von sehr befriedigender Qualität. Dessenungeachtet zeigte sich nur wenig Frage, und die Preise gingen von 6¾—7 auf 6—6¼ R. S. per Tonne hinab. Ausgeführt wurden:

		1844.	1845.	1846.
Döddersaat	Twt.	464.	400.	162.
Schlagleinsaat . . .	»	189.	1539.	1438.
Säeleinsaat	Tonnen	3286.	6419.	6001.

Zu dem Exportgeschäft für 1847 bietet sich nur in Beziehung auf Holzwaaren eine günstige Aussicht.

Die Einfuhren aus dem Auslande bestehen in der Hauptsache nur aus Heringen und Salz.

Der Verkehr von Windau mit Preufsischen Häfen ist von sehr geringem Belang. Es gingen von dort im Jahre 1845 zwei Schiffe, im Jahre 1846 ein Schiff mit Oelsaat beladen nach den letztern ab; im Jahre 1844 hatten keine Verschiffungen stattgefunden.

Preufsische Schiffe gingen ein:			gingen aus:		
1844	7	in Ballast	4	nach	Frankreich mit Holz.
			2	»	Belgien desgl.
			1	»	Bremen mit Saat.
1845	1	desgl.	1	»	Stettin desgl.
1846	1	desgl.	1	»	Dänemark mit Holz.

Ueber den Chausseebau in Preufsen.

(Fortsetzung.)

Die Verwaltung des Chausseewesens hat in ihrem Ressort-Verhältnifs seit dem Frieden vielfache Veränderungen erfahren. Durch die Allerhöchste Cabinetsorder vom 3. Juni 1814 war sie dem Ministerium der Finanzen und des Handels unter Leitung des Staatsministers Grafen von Bülow zugetheilt worden. Als darauf nach der Verordnung vom 2. Dezember 1817 das Finanzministerium von dem Handelsministerium getrennt wurde, verblieb das Chausseewesen bei letzterem, und ging nach Aufhebung dieses Ministeriums mit der Handels-, Gewerbe- und Bauverwaltung an das Ministerium des Innern unter Direktion des Staatsministers von Schuckmann über. Die Verwaltung der Einnahmen von den Chausseen wurde jedoch durch die Allerhöchste Cabinetsorder vom 28. October 1827 dem Finanzministerium überwiesen, bei welchem dieser Zweig auch später immer geblieben ist. Im Jahre 1834 erhielt demnächst der Staatsminister Rother in Folge der Allerhöchsten Cabinetsorder vom 28. April 1834 die Verwaltung der Kunststrafsen, welchem alsbald auch durch die Allerhöchste Cabinetsorder vom 12. Januar 1835 die gesammte Handels-, Gewerbe- und Bauverwaltung, welche inzwischen dem Finanzministerium zugelegt war, übertragen wurde, bis endlich diese ganze Verwaltung in Folge der Allerhöchsten Cabinetsorder vom 4. April 1837 mit Einschlufs des Chausseebauwesens wieder mit dem Finanzministerium vereinigt worden ist. Ueber die technische Behandlung der Chausseen ist von dem Staatsminister von Schuck-

mann eine Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststrafsen vom 6. April 1834 erlassen worden, welche in gediegener Ausstattung gedruckt und mit Kupfern versehen auch öffentlich herausgegeben ist, und bisher mit Ausnahme einiger wenigen Abänderungen zur Richtschnur bei allen Staatsstrafsen in Preufsen gedient hat.

Was die Fonds der Staatskasse für die Chausseebauverwaltung anbetrifft, so enthält der Etat der Abtheilung für Handel, Gewerbe und Bauwesen des Finanzministeriums zwei verschiedene ständige Fonds, den Neubaufonds und den Unterhaltungsfonds. Der Neubaufonds betrug, seitdem er etatsmäfsig geworden, bis zum Jahre 1846 jährlich 500,000 Thlr., und wurde erst seitdem auf 1,000,000 Thlr. erhöht. Indessen sind mit Ausnahme weniger Jahre regelmäfsig beträchtliche extraordinaire Bewilligungen hinzugetreten. Eine wesentliche Hülfe zur rascheren Beförderung der neuen Chausseebauten hat auch die Seehandlung geleistet, indem sie den Bau der grofsen Landstrafsen, welche vor 1830 in Angriff genommen wurden, zum grofsen Theil in Entreprise übernahm, und sowohl die daraus erwachsenen Kosten, als auch andere Summen zur Verstärkung des Neubaufonds bei den damals beschränkten Mitteln der Staatskasse in Vorschufs zahlte. Zwischen dem Handelsminister von Bülow und der Seehandlung wurde am 17. Januar 1824 ein unterm 7. Februar d. J. Allerhöchst genehmigter Vertrag geschlossen, in welchem sich die Seehandlung im Ganzen 124¼ Meilen Chausseen, namentlich die Strafsen von Berlin nach Königsberg, Stettin, Hamburg und Cassel zu bauen verpflichtete, wogegen sie vom Staate den zu diesen Chausseen erforderlichen Grund und Boden geliefert und für den Bau 43,000 Thlr. pro Meile erhalten sollte. Für die Chausseen wurde überall eine Steinbahn von 16 Fufs, ein Sommerweg von 12 Fufs, ein Banquet auf jeder Seite der Strafse von 6 Fufs, also im Ganzen eine Breite von 40 Fufs innerhalb der Gräben vorgeschrieben. Die Staatskasse sollte die Vorschüsse der Seehandlung durch jährliche Abschlagszahlungen von 400,000 Thlr. auf Kapital und Zinsen abtragen, wozu später ein besonderer jährlicher Fonds aufser dem Neubaufonds bei der General-Staatskasse angewiesen worden ist.

Zu Chaussee-Neubauten sind seit dem Frieden aus Staatsfonds im Ganzen folgende Summen verwendet worden:

I. Von 1816 bis 1836:

1.	aus dem Neubaufonds von 1816—1825	6,102083	Thr.	1 Sgr.	- Pf.
	„ 1826—1834	7,524414	„	24 „	2 „
	„ 1835—1836	3,078475	„	7 „	2 „
2.	für die von der Seehandlung in Entreprise gebauten 125¾ Meilen Chausseen, welche für materiellen Bau . . . . 5,429547 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf.				
	ferner für Grundentschädigungen u. Entschädigungsbauten . . 684383 „ 6 „ 3 „				
	u. an Kontrolkosten in den Provinzen, u. im Uebrigen . . . . . 133847 „ 15 „ 5 „				
	im Ganzen also gekostet haben	6,247778	„	13 „	6 „
3.	aus anderen Staatsfonds, dem Extraordinarium der General-Staatskasse, der Postkasse, Oberbergamtskasse u. a. m.	3,073287	„	12 „	8 „
	Summa	26,026038	Thlr.	28 Sgr.	6 Pf.

II. Von 1837 bis 1846 incl. aus dem Neubaufonds:

im Jahre	1837	877448	Thlr.	9 Sgr.	4 Pf.
„ „	1838	749313	„	2 „	1 „
„ „	1839	488051	„	24 „	3 „
„ „	1840	488870	„	16 „	3 „
„ „	1841	528644	„	15 „	— „
„ „	1842	714964	„	— „	— „
„ „	1843	951293	„	— „	— „
„ „	1844	1,141646	„	— „	— „
„ „	1845	1,342476	„	15 „	— „
„ „	1846	1,817609	„	15 „	— „
	Summa	9,100317	Thlr.	6 Sgr.	11 Pf.

Hierbei ist jedoch zu bemerken, dafs von den vier letzten Jahren, von 1843 bis 1846 nur die Soll-Ausgabe angegeben ist, weil der Neubaufonds eines jeden Jahres nicht im Laufe des Jahres vollständig verausgabt und daher auch erst nach mehreren Jahren abgeschlossen wird. Indessen werden immer nur unbedeutende Ersparnisse gemacht und bleibt die wirkliche Ausgabe gegen die Soll-Ausgabe nur wenig zurück.

Auf die einzelnen Provinzen vertheilen sich die angegebenen Neubaukosten, wie folgt:

Auf die Provinz	in den 21 Jahren von 1816 bis 1836.	in den 10 Jahren von 1837 bis 1846.	von 1816 bis 1846.
Preufsen.	4374586 th. 6 sg. 11 pf.	1656300 th. 2 sg. 10 pf.	6030886 th. 9 sg. 9 pf.
Posen.	1416334 „ 25 „ 1 „	497936 „ 23 „ 10 „	1914271 „ 18 „ 11 „
Pommern.	2250312 „ 16 „ 9 „	512922 „ 4 „ 6 „	2763234 „ 21 „ 3 „
Schlesien.	2868536 „ 17 „ 8 „	864664 „ 6 „ 8 „	3733200 „ 24 „ 4 „
Brandenburg.	4744188 „ 25 „ 6 „	1310166 „ 14 „ 10 „	6054355 „ 10 „ 4 „
Sachsen.	4695657 „ 16 „ 5 „	1633635 „ 1 „ 11 „	6329292 „ 18 „ 4 „
Westphalen.	3501592 „ 4 „ 4 „	1308159 „ 4 „ 5 „	4809751 „ 8 „ 9 „
Rheinprovinz.	2174830 „ 5 „ 10 „	1302964 „ 7 „ 11 „	3477794 „ 13 „ 9 „
Summa	26026038 „ 28 „ 6 „	9086748 „ 6 „ 11 „	35112787 „ 5 „ 5 „
	Dazu der Reservefonds	13569 „ — „ — „	13569 „ — „ — „
		9100317 th. 6 sg. 11 pf.	35126356 th. 5 sg. 5 pf.

Ueber das Verhältnifs, nach welchem hiernach die einzelnen Provinzen bei der Verwendung des Neubaufonds bedacht worden sind, lassen sich dieselben Bemerkungen im Wesentlichen wiederholen, welche oben hinsichtlich der Meilenzahl der Chausseen in den verschiedenen Provinzen gemacht worden sind. Uebrigens haben auch seit 1837 noch andere Staatsfonds zu Chaussee-Neubauten beigetragen, so dafs die Summe von 9,100,317 Thlr. 6 Sgr. 11 Pf. den gesammten Aufwand des Staats in den letzten zehn Jahren für diesen Zweck nicht erreicht. Namentlich sind beträchtliche aufserordentliche Bewilligungen aus dem Hauptextraordinarium der General-Staatskasse bestritten worden, welche bei dem Neubaufonds nicht verrechnet sind. Ferner hat der Post-, Forst- und Domainen-Fiskus zu einzelnen Chausseen namhafte Beiträge gezahlt; ebenso sind aus den Ueberschüssen der Bergwerksverwaltung mehrere 100,000 Thlr. besonders in Schlesien und Westphalen zu Chausseebauten verwendet worden. Auch der jährliche Beitrag der Staatskasse von 40,000 Thlr. vom 1. Januar 1844 an zu dem Provinzial-Strafsenbaufonds des Grofsherzogthums Posen wird nicht auf den Chaussee-Neubaufonds angewiesen. Endlich ist noch das Geschenk zu erwähnen, welches des Hochseeligen Königs Majestät Friedrich Wilhelm III. in Seinem letzten Willen der Altmark zu Chausseebauten mit einer Summe von 350,000 Thlr. aus Seinem

Chatoullvermögen gemacht hat, womit die Chaussee von Dolle auf Wittenberge über Stendal, Osterburg und Seehausen gebaut worden ist.

Es könnte der Versuch gemacht werden, durch Vergleichung der Summen, welche nach vorstehender Nachweisung in bestimmten Zeiträumen zu Chausseebauten aus der Staatskasse verwendet worden sind, mit der Vermehrung der Meilenzahl der Staatsstrafsen in den einzelnen Jahren und Provinzen die durchschnittlichen Neubaukosten pro Meile zu berechnen. Dabei würde sich aber ein falsches Resultat ergeben. Denn erstens enthalten die angegebenen Summen viele Beiträge nicht, welche aus anderen Staatsfonds, als dem Neubaufonds gezahlt sind. Ferner gehören zu den Staatsstrafsen viele Chausseen, welche nicht der Staat angelegt hat, und auch bei denen, die er gebaut, sind vielfach mehr oder weniger Beiträge von Privaten, Communen und Kreisen, in Geld, Diensten oder Grund und Boden und zwar zunehmend in den letzten Jahren geleistet worden. Aufserdem ist zu berücksichtigen, dafs die Chausseen meistens nicht in denselben Jahren vollendet werden, in welchen ihre Kosten auf den Neubaufonds angewiesen worden. Auf der anderen Seite werden auch aus dem Neubaufonds die Prämien bestritten, welche der Staat zu den Anlagekosten der von Kreisen, Communen oder Privaten zu bauenden Chausseen bewilligt. Im Allgemeinen ist für solche Unternehmungen eine Staatsprämie von 3000 Thlr. pro Meile in Aussicht gestellt, welche jedoch nach Umständen oft erhöht wird. Je mehr die Regsamkeit und die Anstrengungen der Privaten in dieser Beziehung in den letzten Jahren zugenommen haben, um so mehr ist auch die Gesammtsumme der Staatsprämien angewachsen. Dieselbe betrug im Jahre

1843	—	162763	Thlr.
1844	—	221213	»
1845	—	332862	»
1846	—	397115	»

Es liegen mehrere ältere Berechnungen vor, welche die gesammte Kostensumme für eine gröfsere Zahl von solchen Chausseen, die vollständig vom Staat gebaut worden sind, angeben. Hiernach kosteten 96 Meilen 1132 Ruthen, welche vor 1825 gebaut sind, im Ganzen 5,600,720 Thlr. 15 Sgr. 4 Pf., also ungefähr 58000 Thlr. pro Meile — eine auffallend hohe Summe, bei welcher die geringere Ausbildung der Technik in der früheren Zeit nothwendig von Einfluss gewesen sein mufs. Doch verdient es Berücksichtigung, dafs darunter auch

sehr schwierige und kostspielige Bauten begriffen sind, wie die Strafse von Halle nach Merseburg mit den Strom- und Fluthbrücken über die Saale und Elster, wo sich die Kosten pro Meile nahe an 120000 Thlr. belaufen, ebenso die Friedrich-Wilhelmsbrücke bei Magdeburg auf der Berliner Strafse, welche 101304 Thlr. gekostet hat. — Die Seehandlung erhielt bei den 125 3/4 Meilen Chausseen, welche sie in Entreprise gebaut hat, für den materiellen Bau pro Meile 43177 Thlr., wobei 177 Thlr. mehr, als im Vertrag verabredet war, wegen einiger ausgeführten Verbesserungen, die der Vertrag nicht vorgeschrieben hatte, gezahlt wurden. Mit Einschlufs der Grundentschädigungs- und sonstigen Kosten betrugen die Ausgaben für diese von der Seehandlung gebauten Chausseen durchschnittlich pro Meile 49661 Thlr. Endlich findet sich noch angegeben, dafs 109,2 Meilen, welche nach 1825 bis 1838 ausgeführt sind, im Ganzen 4,614,277 Thlr. 12 Sgr. 11 Pf., also pro Meile durchschnittlich 42251 Thlr., gekostet haben. Darunter sind die wohlfeilsten Chausseen, welche in Preufsen von Königsberg nach Bartenstein und von Königsberg über Tilsit zur Russischen Grenze, zusammen 25 Meilen lang, durchschnittlich pro Meile für 34221 Thlr. gebaut worden sind. Die Höhe der Anlagekosten einer Chaussee wird nicht allein durch die Terrainverhältnisse, die Preise der Materialien und die Arbeitslöhne, sondern ebenso durch die Stärke der Befestigung und die Breite des Planums und der Steindecke bedingt. Was die Breite anbetrifft, so hängt sie von der Wichtigkeit der Strafse und der Lebhaftigkeit des Verkehrs, welcher auf ihr Statt findet, ab. Früher wurden die Chausseen im Ganzen breiter gebaut, als gegenwärtig. Theils glaubt man im Allgemeinen an der Breite sparen zu können, theils werden jetzt viel mehr Nebenstrafsen gebaut, nachdem die grofsen Landstrafsen, zu denen vornehmlich auch die von der Seehandlung in Entreprise übernommenen gehörten, fast alle schon chaussirt sind. Die Instruktion vom 6. April 1834 unterschied die Strafsen mit Sommerweg von denen, die keinen Sommerweg erhalten, und schrieb für erstere eine Breite des Planums von 30 — 40 Fufs vor, mit einer Steinbahn von 14 — 16 Fufs und einem Sommerweg von 10 — 12 Fufs Breite, und für letztere eine Breite des Planums von 24 — 36 Fufs, mit einer 16 — 24 Fufs breiten Steinbahn. Auf den breitesten Strafsen wurde auch sowohl dem Materialien-Banquet als dem Fufsgänger-Banquet eine Breite von 6 Fufs gegeben. Gegenwärtig werden die Staatsstrafsen nicht unter 24 Fufs in der Breite innerhalb der Gräben gebaut, weil sonst zwei vollgepackte Frachtwagen sich nicht ohne das Banquet zu berühren aus-

weichen könnten. Dagegen wird aber eine Breite von 32 Fufs nicht wohl überschritten. Die Anlage eines Sommerweges geschieht aus verschiedenen Gründen, entweder um eine breitere Fahrbahn auf sehr frequenten Strafsen mit möglichst geringen Kosten zu beschaffen, oder um die Steinbahn wegen sehr kostspieliger Beschaffung der Steine auf ein Minimum reduziren zu können, indem der Sommerweg bei trockener Jahreszeit gut zu befahren ist, und aufserdem zum Ausweichen Gelegenheit giebt, oder damit die Landleute mit ihren zum Theil unbeschlagenen Pferden und Wagenrädern die harte Steinbahn vermeiden können. Dagegen ist es anräthlich, den Sommerweg wegzulassen, wenn die Baugegend durchaus keinen Kies oder Steingerölle zu seiner Befestigung darbietet, oder wenn der Grund und Boden zur Chaussee sehr kostspielig zu erwerben ist oder die Chaussee ein starkes Gefälle von 5 bis 8 Zoll auf die Längenruthe hat, oder sie durch Hohlwege oder mittelst hochaufgeschütteter Dämme quer durch Thäler geführt werden mufs. Daher kann also sowohl die Weglassung, als die Anlage des Sommerweges, welcher jedenfalls immer der Chaussee eine gröfsere Breite giebt, aus Rücksichten der Sparsamkeit erfolgen. Ueberall die Solidität des Baues und die vollständige Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs mit der möglichsten Einschränkung der Kosten zu vereinigen, ist fortgesetzt das Bestreben der Verwaltung gewesen, und im Allgemeinen darf man auch behaupten, dafs die Staatschausseen jetzt durchschnittlich viel wohlfeiler als früher gebaut werden.

Von gröfster Wichtigkeit ist die sorgfältige Unterhaltung der Chausseen. Sie gereicht nicht allein dem Verkehr zum Vortheil, sondern eine Vernachlässigung derselben fügt auch dem Eigenthümer einen empfindlichen Schaden zu, weil bei einer schlecht unterhaltenen Chaussee bald die Steindecke durchgefahren und zu ihrer Wiederherstellung ein grofser Kapitalaufwand erfordert wird. Die Unterhaltung ist jedoch eine sehr schwierige Aufgabe und verlangt ebenso sehr eine grofse Uebung und Erfahrung, als eine anhaltende Aufmerksamkeit der Wegebaubeamten, wobei die Verpflichtung zur Sparsamkeit die Schwierigkeiten des Geschäfts nicht wenig vermehrt.

Als mit dem 1. Januar 1828 die Verwaltung der Einnahmen von den Chausseen an das Finanzministerium überging, verordnete zugleich die Allerhöchste Cabinetsorder vom 28. October 1827, dafs dem Ministerium des Innern zur Unterhaltung der Chausseen eine jährliche Summe von 1100 Thlrn. für jede fertige Chausseemeile zur Verfügung gestellt werden solle. Damit mufsten aber auch die Ge-

hälter und Löhne der Chausseewärter und Chausseeaufseher und andere Nebenausgaben bestritten werden, welche Kosten damals zu 200 Thlr. pro Meile berechnet wurden, so dafs nur 900 Thlr. pro Meile zur materiellen gewöhnlichen Unterhaltung und aufserordentlichen Instandsetzung übrigblieben. Wenn nun auch diese Summe sich später etwas erhöhte, und zu 940 Thlr. pro Meile berechnet werden konnte, so reichte man doch damit nicht aus, — um so weniger als der Staatsminister Rother es sich zur Aufgabe machte, die theils wegen ursprünglich mangelhafter Anlage in früherer Zeit, theils bei ungenügender Unterhaltung sehr abgenutzten Staatschausseen in vielen Gegenden der Monarchie auf einer Länge von etwa 200 Meilen vollständig in Stand zu setzen. Schon der Staatsminister von Schuckmann hatte im Jahre 1832 einen extraordinairen Zuschufs von 160,000 Thlr. verlangen müssen. Der Staatsminister Rother erhielt noch 2,200,000 Thlr. für aufserordentliche Instandsetzungen in den Jahren 1835 bis 1837 aufser dem etatsmäfsigen Aversum bewilligt. Ebenso sind wieder im Jahre 1840 zu diesem Zwecke 639,740 Thlr. extraordinair verwendet worden. Seit dem Jahre 1841 beträgt das etatsmäfsige Aversum 1125 Thlr. pro Meile, von welchem jedoch auch die Gehälter und Pensionen der Wegewärter und Aufseher und andere Nebenausgaben abgehen; die letzteren Kosten beliefen sich im Jahre 1846 auf 145,4 Thlr. pro Meile, so dafs nach dem Etat nur 979,6 Thlr. pro Meile zur materiellen Unterhaltung disponibel waren. Hierbei ergab sich jedoch auch in den letzten Jahren fortwährend die Nothwendigkeit, einen extraordinairen Zuschufs von 125 Thlrn. pro Meile jährlich zu bewilligen, wenn für eine gute Unterhaltung aller Staatsstrafsen einigermafsen genügend gesorgt werden sollte. Mit der gröfseren Frequenz bei der allgemeinen Zunahme des Verkehrs in allen Theilen der Monarchie haben auch die Unterhaltungskosten der Chausseen zugenommen, welche aufserdem noch dadurch gegen die früheren Jahre sehr vermehrt werden, dafs das gute zur dauerhaften Befestigung der Chausseen dienende Material in vielen Gegenden seltener geworden ist, und gerade wo die Chausseen am meisten befahren und abgenutzt werden, aus immer weiteren Entfernungen herbeigeschafft werden mufs. Die daraus entstehenden hohen Anfuhrpreise tragen bedeutend zu den vermehrten Unterhaltungskosten bei. Auch sind die Löhne für Hand- und Spanndienste im Durchschnitt gestiegen. Jede Schachtruthe von 144 Kubikfufs Material kostete in dem achtjährigen Zeitraum von 1817 bis 1824 durchschnittlich

3 Thlr. 25 Sgr. 9½ Pf. Nach dem Durchschnitt der fünf Jahre von 1837 bis 1831 hat sich der Preis

auf 5 » 17 » 2 » also

um 1 Thlr. 21 Sgr. 4½ Pf. erhöht. Für die laufende Ruthe sind aber ungefähr 6 Kubikfufs nöthig. Dagegen hat sich zwar die Abnutzung der Chausseen in Folge der Verordnung, den Verkehr auf den Kunststrafsen betreffend, vom 17. März 1839 vermindert, welches Gesetz eine Breite der Radfelgen von mindestens 4 Zoll für alles Frachtfuhrwerk, und ein Maximum der Belastung vorgeschrieben hat, doch werden die Mehrkosten der Unterhaltung, welche aus den angeführten Ursachen entspringen, dadurch keinesweges ausgeglichen. Auch hat die Eröffnung des Verkehrs auf mehreren Eisenbahnen die Frequenz der Frachtwagen auf den konkurrirenden Chausseen durchschnittlich nicht erheblich verringert.

Die Summen, welche für die materielle Unterhaltung der Staatschausseen, mit Einschlufs der Kosten für die aufserordentliche Instandsetzung, in den Jahren 1835 bis 1845 im Ganzen und pro Meile jährlich verwendet worden sind, ergeben sich aus folgender Nachweisung:

im Jahre	Meilenzahl der Staatschausseen.	Kosten der materiellen Unterhaltung.	Durchschnitt pro Meile.
1835.	1094,3	2198565 Thlr. 8 Sgr. 5 Pf.	2009 Thlr.
1836.	1146	1909151 „ 6 „ 10 „	1666 „
1837.	1200,6	1331070 „ 4 „ — „	1109 „
1838.	1220,9	1171426 „ 17 „ 4 „	959 „
1839.	1246,8	1263331 „ 16 „ 2 „	1013 „
1840.	1262,7	1773809 „ 15 „ — „	1405 „
1841.	1280,1	1292375 „ — „ — „	1009 „
1842.	1312,6	1308160 „ — „ — „	996 „
1843.	1339,5	1394483 „ 1 „ 3 „	1041 „
1844.	1384	1447897 „ 15 „ — „	1046 „
1845.	1412,1	1545292 „ 8 „ 11 „	1094 „

Wenn es von Interesse ist, gleichfalls zu übersehen, in welchen Theilen diese Unterhaltungskosten für jede einzelne Provinz verwendet worden sind, so wird es nothwendig sein, mehrere Jahre zusam-

menzufassen, weil sich nur in längeren Zeiträumen ein Gleichgewicht der aufserordentlichen Instandsetzungen und der gewöhnlichen Unterhaltung feststellt. Wir theilen daher eine solche Uebersicht mit, in welcher erstens die 5 Jahre von 1835—1839, und dann die 6 Jahre von 1840—1845 zusammengerechnet sind:

in der Provinz	von 1835 bis 1839.		von 1840 bis 1845.	
	Unterhaltungskosten. Thlr.	jährlicher Durchschnitt pro Meile. Thlr.	Unterhaltungskosten. Thlr.	jährlicher Durchschnitt pro Meile. Thlr.
Preufsen.	713904	1174	880609	1031
Posen.	124850	611	153770	517
Pommern.	280204	809	305180	621
Schlesien.	1024919	1009	1333440	1028
Brandenburg.	1082373	1496	1096670	1107
Sachsen.	1545417	1905	1742489	1531
Westphalen.	1351102	1404	1550594	1177
Rheinprovinz.	1750773	1414	1699265	1059
in der Monarchie	7873542	1333	8762017	1096
in den östlichen Provinzen		1287		1087
in den westlichen Provinzen		1409		1112

Der durchschnittliche Aufwand an Unterhaltungskosten ist in den einzelnen Landestheilen sehr verschieden; er wird bedingt sowohl von der Lebhaftigkeit und Art des Verkehrs, als von der Höhe des Tagelohns, den Preisen und der Güte des Materials. Namentlich ist die Beschaffenheit des letzteren von grofsem Einflufs, indem bei einem geringen Grad der Festigkeit des zu Gebote stehenden Materials auf frequenten Strafsen häufig wiederkehrende Aufschüttungen und Umbauten vorgenommen werden müssen, ohne dadurch einen fortwährend befriedigenden Zustand der Chaussee erhalten zu können. Dies gilt am meisten von der Provinz Sachsen, und besonders von dem Regierungsbezirk Magdeburg, daher auch hier verhältnifsmäfsig die meisten Unterhaltungskosten ausgegeben werden. —

Der Verkehr auf den Chausseen läfst sich nach dem Ertrage des Chausseegeldes bemessen, welches von denjenigen, die die

Chausseen benutzen, gefordert wird, um durch ihre Beiträge dem Eigenthümer der Strafse die Last der Unterhaltung zu erleichtern. Wir ziehen daher noch die Einnahmen des Staats aus der Chausseegelderhebung in Betracht, sowohl wegen des finanziellen Ergebnisses, als weil sich daraus interessante Aufschlüsse über die Zu- und Abnahme des Verkehrs, und über seinen Umfang in den verschiedenen Provinzen des Staats herausstellen.

Früher verwalteten die Regierungen, jede in ihrem Bezirk, die Erhebung des Chausseegeldes, und nach §. 20 der Regierungs-Instruktion vom 23. Oktober 1817 hatte jede Regierung für sich die aufkommende Einnahme zur Unterhaltung der Chausseen und bei Ueberschüssen zu Neubauten zu verwenden. Dies wurde schon dadurch geändert, dafs die Allerhöchste Cabinetsorder vom 7. Februar 1824 bei der Genehmigung des mit der Seehandlung abgeschlossenen Vertrags wegen Entreprise der Chausseebauten die Zentralisation der Chausseegeldeinnahmen anordnete, indem daraus zunächst die bedungenen Abschlagszahlungen bestritten werden mufsten. Mit dem 1. Januar 1828 ging dann die Verwaltung der Chausseegelderhebung. wie schon oben erwähnt, von dem Ministerium des Innern an das Finanzministerium, und von den Regierungen an die Provinzial-Steuer-Direktoren über. — Die Erhebung des Chausseegeldes tritt überall ein, wo eine Staatsstrafse mindestens eine volle Meile im Zusammenhange chaussirt ist. Die einzelnen Hebestrecken sind in der Regel nur 1, 1½ oder 2 Meilen lang, indem eine überschiefsende Ruthenzahl von weniger als 500 Ruthen nicht beachtet, und wenn sie mehr beträgt, als eine halbe Meile gerechnet zu werden pflegt. Aus diesem Grunde und weil manche Chausseestrecken nicht eine ganze Meile lang sind, stimmt die wirkliche Meilenzahl der vollendeten Staatschausseen mit der Meilenzahl, für welche Chausseegeld erhoben wird, niemals vollständig überein. Doch kommen diese unbedeutenden Abweichungen bei gröfseren Durchschnitten nicht in Betracht. Die einzelnen Hebestellen werden entweder administrirt, d. h. durch Beamte für Rechnung der Staatskasse verwaltet oder an Privatpersonen verpachtet. Die Verpachtung findet Schwierigkeiten, wo die Einnahmen gering sind, und wo sich keine Königlichen Empfangshäuser befinden, welche dem Pächter zur Wohnung angewiesen werden können. Sie hat aber den Vorzug, dafs der Ertrag im Allgemeinen höher als bei der Administration ausfällt, und dafs sie mindere Controle erfordert. Die Verpachtung geschieht entweder auf kurze Zeit, höchstens drei Jahre, gegen bestimmten unveränderlich bleibenden Pachtzins, oder

noch häufiger auf unbestimmte Zeit mit Vorbehalt gegenseitiger Kündigung gegen einen jährlich um 2 oder 3 Proc. steigenden Pachtzins. Im Jahre 1837 war die Erhebung des Chausseegeldes für 185 ½ M. und im Jahre 1845 für 344 M. verpachtet. Bei den Einnahmen von den verpachteten Stellen sind keine Erhebungskosten zu berechnen; es erscheint daher hierbei nur eine Nettoeinnahme. Hinsichtlich der administrirten Stellen ist aber die Bruttoeinnahme von der Nettoeinnahme zu unterscheiden; die Finanzunkosten betragen bei denselben durchschnittlich 12 ½ Proc. des Bruttoertrags. Aufserdem wird das Chausseegeld von den Extraposten durch die Postbehörde erhoben, von welcher dafür 5 Proc. der Einnahme als Hebegebühr berechnet und abgezogen wird.

Der Bruttoertrag des Chausseegeldes hängt von der Gröfse des Verkehrs und von der Höhe des Tarifs ab. Letzterer ist in Preussen mehrmals gerade in den wichtigsten Positionen wesentlich geändert worden. Auf den Tarif vom 21. Mai 1822, welcher in Rücksicht auf den Verkehr schon hoch genug erscheinen möchte, folgte der Tarif vom 15. August 1824, bei welchem unter den damaligen Finanzverhältnissen die Absicht vorwaltete, den Ertrag des Chausseegeldes so hoch zu steigern, dafs daraus mindestens die sämmtlichen Chaussee-Unterhaltungskosten, und vielleicht auch ein Zuschufs zu den Neubauten bestritten werden könnte. Nach diesem Tarif mufste von beladenem Frachtfuhrwerk mit 4 Rädern und höchstens 5 Zugthieren oder mit 2 Rädern und höchstens 3 Zugthieren pro Zugthier 2 Sgr. 6 Pf., und wenn es ledig war, 1 Sgr., und von Personenfuhrwerk pro Pferd 2 Sgr. für die Meile gezahlt werden. Der nächste finanzielle Zweck wurde erreicht, denn die Einnahmen waren hinreichend, um die Unterhaltungskosten der Chausseen vollständig zu decken. Dagegen wurde im Verkehr die höhere Belastung lebhaft empfunden, und namentlich beim Durchgangsverkehr eine merkliche Abnahme wahrgenommen, welche auch der Staatskasse Verlust brachte. Um nun sowohl diesem Uebel abzuhelfen, als überhaupt den inneren Verkehr zu beleben, entschlofs sich die Regierung, den Tarif bedeutend zu ermäfsigen, indem sie auch in finanzieller Hinsicht hoffte, dafs ein höherer Ertrag der Durchgangsabgaben den zu erwartenden Ausfall bei der Chausseegeldeinnahme einigermafsen decken würde. Der Tarif vom 28. April 1828, welcher mit dem 1. October 1828 in Kraft getreten ist, setzte daher das Chausseegeld für beladenes Frachtfuhrwerk mit 4 Rädern und höchstens 4 Zugthieren, oder mit 2 Rädern und höchstens 2 Zugthieren auf 1 Sgr. pro Zugthier herab,

ferner zahlte lediges Frachtfuhrwerk nur 8 Pf. und Personenfuhrwerk nur 1 Sgr. pro Zugthier. Diese Sätze sind auch im Wesentlichen in den jetzt geltenden Tarif vom 29. Februar 1840 übernommen worden, welcher jedoch noch darin eine nicht unerhebliche Vereinfachung und Erleichterung eingeführt hat, dafs er den einfachen Satz nicht steigert für beladenes Frachtfuhrwerk, welches mit mehr als resp. 4 oder 2 Zugthieren bespannt ist, sondern für jedes solches Fuhrwerk ohne Rücksicht auf die Zahl der Zugthiere 1 Sgr. pro Zugthier festsetzt. Die frühere Unterscheidung war gemacht worden, um den schweren Belastungen der Frachtwagen entgegenzuwirken. Nach Erlafs der Verordnung vom 17. März 1839 schien dies nicht mehr erforderlich zu sein. Aufserdem sind noch nach Einführung des Tarifs vom 28. April 1828 manche Erleichterungen gewährt und in vielen Fällen mildere Grundsätze bei der Einrichtung der Erhebung angewendet worden. Namentlich hat man im Ganzen die Barrieren von der Nähe der Städte mehr entfernt, wodurch überall der örtliche Verkehr sehr erleichtert, aber auch die Einnahme erheblich vermindert worden ist.

Nach den Zollvereinsverträgen soll das Chausseegeld auf allen Chausseen und auf unchaussirten Land- und Heerstrafsen, welche die unmittelbare Verbindung zwischen den aneinander grenzenden Vereinsstaaten bilden, und auf denen ein gröfserer Handels- und Reiseverkehr Statt findet, nicht mehr betragen, als zu den gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten erforderlich ist, und das in dem Preufsischen Chausseegeld-Tarif von 1828 bestimmte Chausseegeld als der höchste Satz angesehen und in keinem der Vereinsstaaten überschritten werden, nur mit Ausnahme solcher Chausseen, welche von Korporationen oder Privatpersonen oder auf Aktien angelegt werden, insofern sie nur Nebenstrafsen sind, und blos lokale Verbindungen einzelner Ortschaften oder Gegenden mit gröfseren Städten oder mit den eigentlichen Haupt-Handelsstrafsen bezwecken.

Die Aufhebung des Tarifs von 1824 und die Anwendung des Tarifs von 1828 hatte zunächst einen Ausfall von 24 Proc. der Bruttoeinnahme zur Folge. Denn von den Chausseen, welche schon im Jahre 1827 vorhanden und unter Barriere gestellt waren, wurden im Jahre 1829 nur 698,506 Thlr. erhoben, während die Einnahme im Jahre 1827 davon 914,831 Thlr. betrug. In den Jahren 1830 und 1831 sank der Ertrag noch weiter herab, indem die Verkehrsverhältnisse damals in mehreren Gegenden Deutschlands und benachbarten europäischen Staaten durch Revolutionen, Kriegsunruhen, und

die Cholera gestört waren. Von 1831 an aber sind die Einnahmen bei Zunahme des Verkehrs und Vermehrung der Chausseen fortwährend beträchtlich gestiegen, ungeachtet manche Erleichterungen eine Verminderung bewirken mufsten.

Es betrugen:

im Jahre	die Bruttoeinnahme. Thlr.	die Verwaltungskosten		die Nettoeinnahme. Thlr.
		im Ganzen. Thlr.	Prozent der Bruttoeinnahme.	
1832.	763878	79804	10,4	684074
1837.	1061482	109638	10,3	951844
1840.	1219664	118733	9,7	1100931
1845.	1332429	121979	9,14	1210450

Die verhältnifsmäfsige Abnahme der Administrationskosten rührt theils von Ersparnissen bei der Administration, vornehmlich aber von der weiteren Ausdehnung der Verpachtung der Hebestellen her. — Die Chausseegeldeinnahme ist zur Unterhaltung der Chausseen bestimmt, und mufs von den dazu im Ganzen aus der Staatskasse verwendeten Summen abgezogen werden, wenn man ersehen will, welche wirkliche Ausgabe durch die Chausseeunterhaltung dem Staate erwachsen ist. So wie aber oben die Unterhaltungs- und Instandsetzungskosten für mehrere Jahre in zwei Perioden von 1835 bis 1839, und von 1840 bis 1845 zusammengerechnet worden sind, wird dies auch mit den Chaussegeldeinnahmen geschehen müssen, um den wirklichen Ausfall zu erhalten,

	von 1835 bis 1839 im Ganzen. Thlr.	von 1840 bis 1845 im Ganzen. Thlr.
Nettoertrag des Chausseegeldes	4692538	6988692
Chaussee-Unterhaltungskosten	7873542	8762017
bleibt zu decken im Ganzen	3181004	1773325
jährlich	636201	295554

Der in der frühern Periode erforderliche Zuschufs hat sich also in der letzten um durchschnittlich fast 54 Proc. vermindert, ebenso sehr durch Zunahme des Verkehrs, als durch Ersparnifs an Unterhaltungskosten. Doch ist zu erwähnen, dafs in den Jahren 1835 bis 1837 die 2,200,000 Thlr. zur extraordinairen Instandsetzung alter Chausseen verwendet worden sind. Uebrigens stellt der angegebene Nettoertrag des Chausseegeldes nicht vollständig den unmittelbaren finanziellen Vortheil dar, welchen der Staat von den Chausseen hat. Denn von den ordinairen Posten, einschliefslich der Schnell-, Cariol- und Reitposten wird kein Chausseegeld erhoben, obwohl dasselbe in dem Postgeld überall in Anschlag gebracht ist. Vor 1825 bezahlte auch das General-Postamt für die ordinairen Posten das Chausseegeld nach genauer Berechnung, und im Jahre 1823 betrug diese Summe 21,391 Thlr. Wäre die Post auch später zu dieser Zahlung verpflichtet gewesen, so ist berechnet worden, dafs sie im Jahre 1833 schon 136,595 Thlr. und im Jahre 1837 183,158 Thlr. an Chausseegeld hätte entrichten müssen. In solchem Maafse hat der Postverkehr in diesen 14 Jahren und gewifs auch noch später zugenommen, wobei zu bemerken ist, dafs im Jahre 1823 noch der viel höhere Tarif von 1822 galt.

Interessante Vergleiche ergeben sich, wenn man den Ertrag des Chausseegeldes in den einzelnen Provinzen zusammenstellt und sein Verhältnifs zu der Meilenzahl der Staatschausseen und zu den Unterhaltungskosten ins Auge fafst. Es werden in den nachfolgenden Uebersichten überall die Bruttoeinnahmen angegeben, weil diese, und nicht die Nettoeinnahmen sich in den uns vorliegenden Listen verzeichnet finden. Daher ist dabei die Zahl der verpachteten Barrieren zu beachten, welche keine Regiekosten verursachen, und blos eine Nettoeinnahme in Rechnung stellen.

in der Provinz	im Jahre 1837. Zahl der Meilen unter Barriere.	Davon waren verpachtet.	Bruttoeinnahme. Thlr.	im Jahre 1845. Zahl der Meilen unter Barriere.	Davon waren verpachtet.	Bruttoeinnahme. Thlr.
Preufsen.	128½	2	98798	145½	8	121287
Posen.	43½	5½	25489	55	17	47787
Pommern.	68½	3½	40562	79	3½	54968
Schlesien.	218	85½	187682	242	89½	249519
Brandenburg.	154½	83½	193772	178	95	223863
Sachsen.	167½	.	182903	218	1½	242224
Westphalen.	190½	.	153562	235½	2	202841
Rheinprovinz.	250½	5½	178714	285½	127½	189940
in der Monarchie	1221½	185½	1061482	1438½	344	1332429

Mit dem Bruttoertrage in den Jahren 1837 und 1845, im Durchschnitt pro Meile berechnet, werden nachstehend die Unterhaltungskosten verglichen, wie dieselben oben für die beiden Perioden von 1835 bis 1839, und von 1840 bis 1845 angegeben worden sind.

in der Provinz	1837. Bruttoertrag pro Meile. Thlr.	1835-39. Jährl. Unterhaltungskosten pro Meile. Thlr.	Unterhaltungskosten. mehr. Thl.	Unterhaltungskosten. weniger. Thl.	1845. Bruttoertrag pro Meile. Thlr.	1840-45. Jährl. Unterhaltungskosten pro Meile. Thlr.	Unterhaltungskosten. mehr. Thl.	Unterhaltungskosten. weniger. Thl.
Preufsen.	769	1174	405	.	834	1031	197	.
Posen.	586	611	25	.	869	517	.	352
Pommern.	592	809	217	.	696	621	.	75
Schlesien.	861	1009	148	.	1031	1028	.	3
Brandenburg.	1254	1496	242	.	1258	1107	.	151
Sachsen.	1092	1905	813	.	1111	1531	420	.
Westphalen.	806	1404	598	.	861	1177	316	.
Rheinprovinz.	713	1414	701	.	665	1059	394	.
in der Monarchie	869	1333	464	.	926	1096	170	.
in den östlich. Prov.	934	1287	353	.	1024	1087	63	.
in den westlich. Prov.	753	1409	656	.	754	1112	358	.

Es geht hieraus hervor, dafs der Verkehr am lebhaftesten auf den Chausseen in der Provinz Brandenburg war; demnächst folgt die Provinz Sachsen. Dies ist um so mehr zu bemerken, als in diesen Provinzen im Jahre 1845 die meisten Eisenbahnen dem Verkehr eröffnet waren. Auf den Chausseen in der Rheinprovinz zeigte sich im Jahre 1845 durchschnittlich die geringste Frequenz im Vergleich mit allen übrigen Provinzen, und dasselbe Ergebnifs weisen auch die Listen über den Bruttoertrag des Chausseegeldes in den drei vorhergehenden Jahren 1842 bis 1844 nach. Nach allen Verhältnissen dieser sehr bevölkerten, blühenden und gewerbreichen Provinz könnte ein solches Resultat auffallend erscheinen; doch liegt der Grund darin, dafs sie einerseits vom Rhein in ihrer ganzen Länge durchschnitten und auf diesem Strome, eine kurze Zeit im Winter ausgenommen, fortwährend der lebhafteste Personen- und Güterverkehr durch Dampf- und Segelschiffahrt unterhalten wird, und dafs sie andererseits bei weitem die gröfste Meilenzahl Chausseen besitzt, nämlich am Anfang des Jahres 1846 mit Einschlufs der Bezirksstrafsen und Privatchausseen 477,8 Meilen. Je mehr aber sich in einem Lande Chausseen befinden, desto mehr vertheilt sich der Verkehr und desto weniger drängt er sich auf einzelne Hauptrouten zusammen. Der durchschnittliche Bruttoertrag des Chausseegeldes mufs auch abnehmen, wenn eine Anzahl neu chaussirter Nebenstrafsen, welche zu den wenigst frequenten gehören, hinzutritt. Aus der Verminderung des durchschnittlichen Bruttoertrages in späteren Jahren ist daher noch keinesweges auf eine Abnahme des Verkehrs auf den älteren Chausseen zu schliefsen.

Die Unterhaltungskosten pro Meile und der zu deckende Rest nach Abzug der Bruttoeinnahme sind am höchsten in der Provinz Sachsen, wo eine lebhafte Frequenz und hohe Preise und mangelhafte Beschaffenheit des Materials zusammentreffen. Demnächst mufs der gröfste Zuschufs zu den Unterhaltungskosten in der Rheinprovinz gegeben werden, obwohl hier die Frequenz am geringsten ist. Am vortheilhaftesten zeichnet sich die Provinz Brandenburg aus, weil hier bei dem stärksten Verkehr, also der erfolgreichsten Benutzung der Chausseen doch die Unterhaltungskosten so mäfsig sind, dafs das Chausseegeld im Jahre 1845 fast den höchsten Ueberschufs abwarf. Der gröfste Ueberschufs stellt sich bei dem Bruttoertrag des Jahres 1845 in der Provinz Posen heraus, wo gerade in den letzten Jahren viele Chausseen neu gebaut sind, welche bei einem mäfsigen Verkehr wenig Kosten der Unterhaltung erfordern.

Wenn man die östlichen Provinzen mit den westlichen im Gan-

zen hinsichtlich des Bruttoertrags vom Chausseegelde und der Unterhaltungskosten vergleicht, so ergiebt sich für die östlichen Provinzen ein sehr günstiges Resultat. Der Bruttoertrag ist pro Meile in dem westlichen Theile der Monarchie um fast 27 Proc. geringer, und die Unterhaltungskosten um mehr als 2 Proc. höher, wie in dem östlichen, so dafs hier die durchschnittlichen Kosten den Bruttoertrag im Jahre 1845 nur um 63 Thlr., dort aber um 358 Thlr. übersteigen. Die gröfsere Frequenz auf den Chausseen in den östlichen Provinzen ergiebt sich auch aus den Nachweisungen aller früheren Jahre. Im Jahre 1827, als noch der hohe Tarif von 1824 zur Anwendung kam, war der Bruttoertrag vom Chausseegelde pro Meile in den östlichen Provinzen 1458 Thlr., in den westlichen 1206 Thlr., und in der ganzen Monarchie 1340 Thlr.; im Jahre 1833 in den östlichen Provinzen 910 Thlr., in den westlichen 718 Thlr., und in der Monarchie 834 Thlr. Auch liegt eine Berechnung der Nettoeinnahme vom Chausseegelde im Durchschnitt der drei Jahre von 1841 bis 1843 vor, nach welcher bei den Strafsen, auf welche die Verordnung vom 16. Juni 1838 Anwendung findet, also nur nach Abzug von etwa 50 Meilen Nebenstrafsen sonst bei allen übrigen Staatschausseen sich der Nettoertrag pro Meile in den östlichen Provinzen auf 1004 Thlr. und in den westlichen auf 677 Thlr. belief.

Von den einzelnen grofsen Landstrafsen in den östlichen und westlichen Provinzen wird hier noch der jährliche Nettoertrag pro Meile hinsichtlich derjenigen unter ihnen, welche den stärksten und den schwächsten Verkehr nachweisen, angegeben.

Benennung der Strafse.	1837. Thlr.	Durchschnittlich. 1841—1843. Thlr.
I. In den östlichen Provinzen.		
1. Von Berlin nach Hamburg, 20½ M.	1562	1787
2. Von Berlin nach Cassel, 43 M.	1411	1574
3. Von Berlin über Stettin nach Danzig, 62½ M.	752	.
4. Von Berlin über Stettin und Danzig nach Dirschau, 68 M.	.	955
5. Von Ruschendorf über Bromberg und Dirschau nach Danzig, 41 M.	406	.
6. Von Pasewalk über Stettin, Stargard, Ruschendorf und Bromberg nach Dirschau, 45 M.	.	524
7. Von Cüstrin nach Posen, 22 M.	404	545
8. Von Treuenbrietzen nach Dresden, 13 M.	321	406
II. In den westlichen Provinzen.		
1. Von Düsseldorf nach Schwelm, 5 M.	2425	2261
2. Die Berliner Strafse über Paderborn, Cöln, Aachen nach Lüttich, 41¾ M.	1340	1470
3. Von Cöln über Coblenz nach Mainz, 20 M.	569	.
4. Von Cöln über Neufs, Cleve n. Nymwegen, 18 M.	343	.
5. Von der französ. Grenze über Saarbrück, Bingen, Coblenz, Cöln, Neufs nach Nymwegen, 52½ M.	.	624
6. Von Cöln über Wesel nach Arnheim, 19 M.	327	.
7. Von Altenkirchen über Cöln, Wesel nach Arnheim, 30½ M.	.	365
8. Die Ruhrstrafse von Nuttlar über Hallenberg nach Oberhessen, 5½ M.	127	171
9. Von Coblenz nach Trier, 15 M.	110	168

Die vorliegenden Nachweisungen von 1841 bis 1843 geben nicht immer den Nettoertrag für dieselben Strafsenlängen, wie die von 1837 an, sondern fassen oft mehrere Strafsen zusammen, welche in letzterer getrennt sind. Derartige Abweichungen mufsten daher bei der Vergleichung des Nettoertrags mehrerer Strafsen in den gewählten Jahren berücksichtigt werden. Als die frequenteste Strafse nach Verhältnifs der Länge ist wohl die Berlin-Casseler zu bezeichnen, welche 43 Meilen lang, ungeachtet der Concurrenz der Berlin-Anhalter Eisenbahn in den Jahren 1841 bis 1843 durchschnittlich einen jährlichen Nettoertrag von 67,688 Thlr. abgeworfen hat. Sie hat auf der gan-

zen Strecke einen lebhaften Handelsverkehr, zu welchem noch der örtliche Verkehr der gröfseren Städte und bevölkerten Gegenden, welche sie berührt, hinzutritt. Von ihren Hebestellen lieferte die zu Nietleben bei Halle mit 3336 Thlr. pro Meile den höchsten, und die bei Heiligenstadt mit 970 Thlr. pro Meile den geringsten jährlichen Nettoertrag.

Im Ganzen ist auf den grofsen Landstrafsen der durchgehende Handelsverkehr im Verhältnifs zum örtlichen Verkehr gering, welcher letztere sich besonders bei den gröfseren Städten concentrirt, und aufserdem auch in der Nähe von Hüttenwerken und Steinkohlengruben oft sehr grofs ist. Daher ist die Einnahme der einzelnen Hebestellen auf einer Strafse sehr verschieden. Auf der Berlin-Stettin-Danzig-Dirschauer Chaussee z. B. war der Nettoertrag im Durchschnitt der Jahre von 1841 bis 1843 pro Meile

1. bei Weifsensee in der Nähe von Berlin . . 5739 Thlr.
2. bei Blumberg, der nächsten Hebestelle . . . 2664 »
3. bei Stettin . . . . . 1344 »
4. bei Cöslin . . . . . 272 »
5. bei Lauenburg . . . . . 209 »
6. bei Leegstriefs, vor Danzig . . . . . 4516 »
7. und bei St. Albrecht, hinter Danzig . . . . 3570 »

ferner auf der Berlin-Hamburger Strafse, welche doch verhältnifsmäfsig einen lebhaften Handelsverkehr unterhält:

1. bei Charlottenburg . . . . . 12328 Thlr.
2. bei Ruhleben, der nächsten Hebestelle . . 4471 »
3. bei Kyritz . . . . . 1218 »

und 4. in der Gegend von Perleberg . . . . . 600 »

Ueber 4000 Thlr. jährlichen Nettoertrag warfen in dem Durchschnitt der Jahre von 1841 bis 1843 pro Meile nur folgende Hebestellen ab, in den östlichen Provinzen, aufser den bereits genannten zu Charlottenburg, Weifsensee und Ruhleben bei Berlin und zu Leegstriefs bei Danzig, noch Friedrichsfelde bei Berlin mit 5850 Thlr. und Sorgau bei Waldenburg in Schlesien, wo ein starker Kohlenverkehr Statt findet, mit 4556 Thlr.; in den westlichen Provinzen dagegen nur Hafslinghausen mit 4554 Thlr., welche Hebestelle an den beiden Strafsen von Wupperfeld nach Witten und von Langerfeld nach Hottenstein liegt, welche den Kohlenverkehr von den Gruben an der Ruhr nach dem Bergischen vermitteln. — Weniger als 100 Thlr. jährlichen Nettoertrag pro Meile ergaben sich in den Jahren von 1841—1843, in den östlichen Provinzen nur bei 6 Hebe-

stellen, in den westlichen aber bei 23 Hebestellen, darunter 4 auf der Coblenz-Trierer Strafse mit 50—75 Thlr., und Elten an der Holländischen Grenze auf der Cöln-Arnheimer Strafse mit 70 Thlr.

Schliefslich wird noch eine Nachweisung mitgetheilt, welche über den Einflufs der Eisenbahnen auf den Verkehr der zunächst konkurrirenden Chausseen am Anfange des Jahres 1846 aufgestellt worden ist. Sie umfafst diejenigen Eisenbahnen, welche damals schon seit längerer Zeit dem Verkehr übergeben waren, nämlich:

1. die Berlin-Potsdamer, eröffnet den 29. October 1838,
2. die Berlin-Anhaltsche, eröffnet den 10. September 1841,
3. die Magdeburg-Leipziger, eröffnet den 18. August 1840,
4. die Rheinische, eröffnet den 1. September 1841,
5. die Düsseldorf-Elberfelder, eröffnet den 3. September 1841,
6. die Berlin-Frankfurter, eröffnet den 23. October 1842,
7. die Magdeburg-Halberstädter, eröffnet den 16. Juli 1843,
8. die Oberschlesische, eröffnet den 29. Mai 1843,
9. die Berlin-Stettiner, eröffnet den 15. August 1843,
10. die Bonn-Cölner, eröffnet den 15. Februar 1844,
11. die Niederschlesisch-Märkische, eröffnet den 19. October 1844.

Von der Oberschlesischen Bahn kam jedoch am 29. Mai 1843 nur die Strecke von Breslau nach Oppeln, und von der Niederschlesisch-Märkischen Bahn am 19. October 1844 nur die Strecke von Breslau nach Liegnitz in Betrieb. Aufser den angegebenen Bahnen würde auch noch die Eisenbahn von Breslau über Schweidnitz nach Freiburg anzuführen sein, welche schon am 29. October 1843 eröffnet worden ist. Bei dieser konnte aber ihre Einwirkung auf den Verkehr der bezüglichen Chausseen nicht ermittelt werden, weil sämmtliche Hebestellen auf denselben vor und nach der Eröffnung der Eisenbahn in unveränderter Weise an einen Unternehmer verpachtet waren.

In der folgenden Uebersicht wird die jährliche Chausseegeld-Einnahme auf den in gleicher Richtung wie die Eisenbahnen laufenden Chausseen im Durchschnitt der letzten drei Jahre vor Eröffnung der Eisenbahnen verglichen mit dem jährlichen Ertrag des Chausseegeldes in dem Zeitraum vom Tage dieser Eröffnung an bis zum Schlufs des Jahres 1845:

Bezeichnung der Eisenbahnen und Chausseestrecken.	Jährliche Chausseegeld-einnahme		Seit Eröffnung der Eisenbahn.			
					oder in Proc.	
	vor Eröffn. der Eisenb. Thlr.	nach Eröffn. der Eisenb. Thlr.	mehr. Thlr.	weniger. Thlr.	mehr.	weniger.
I. Berlin-Potsdamer Eisenb.						
Chaussee von Berlin nach Potsdam.	17320	10996	.	6324	.	36,51
II. Berlin-Anhaltsche und Magdeburg-Leipziger Eisenb.						
Die Chausseen:						
1. von Potsdam n. Treuenbrietzen .	10907	9717	.	1190	.	10,91
2. von Treuenbrietzen nach Halle .	18632	19039	407	.	2,14	.
3. von Treuenbrietzen n. Jüterbogk	1606	1781	175	.	9,82	.
4. von Jüterbogk n. Grofsenhayn .	4397	3887	.	510	.	11,60
5. von Potsdam n. Brandenburg .	7392	7268	.	124	.	1,67
6. von Brandenburg n. Magdeburg	11210	9448	.	1762	.	15,78
7. von Leipzig nach Bitterfeld . .	5620	5560	.	60	.	1,06
8. von Radegast nach Dessau . . .	298	320	22	.	6,88	.
9. von Wittenberg nach Coswig .	479	310	.	169	.	35,28
10. von Magdeburg nach Leipzig .	26714	21287	.	5427	.	20,31
Summa	87255	78617	.	8638	.	9,9
III. Rheinische Eisenbahn.						
Die Chaussee von Cöln über Aachen zur Belgischen Grenze	22419	17019	.	5400	.	24,09
IV. Die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.						
Die Chaussee von Düsseldorf nach Elberfeld	11289	8397	.	2892	.	25,64
V. Die Berlin-Frankfurter Eisenbahn.						
Die Chaussee v. Berlin n. Frankfurt	32254	26963	.	5291	.	16,40

Bezeichnung der Eisenbahnen und Chausseestrecken.	Jährliche Chausseegeld-einnahme		Seit Eröffnung der Eisenbahn.			
					oder in Proc.	
	vor Eröffn. der Eisenb. Thlr.	nach Eröffn. der Eisenb. Thlr.	mehr. Thlr.	weniger. Thlr.	mehr.	weniger.
VI. Die Magdeburg-Halberstädter und die Oschersleben-Braunschweiger Eisenbahn.						
Die Chausseen:						
1. von Magdeburg über Halberstadt zur Braunschweigschen Grenze .	26034	18509	.	7525	.	28,9
2. von Egeln nach Atzendorf . . .	880	956	76	.	7,95	.
3. von Magdeburg nach Helmstedt.	1223	3825	2602	.	68,03	.
Summa	28137	23290	.	4847	.	17,23
VII. Die Oberschlesische Eisenbahn.						
Die Chaussee von Breslau n. Oppeln	1281	1082	.	199	.	15,53
VIII. Die Berlin-Stettiner Eisenbahn.						
Die Chausseen:						
1. von Berlin nach Stettin	30797	23809	.	6988	.	22,69
2. von Berlin nach Prenzlow . . .	15289	13272	.	2017	.	13,19
3. von Prenzlow nach Angermünde	3120	3427	307	.	9,81	.
4. von Werftphul nach Freienwalde und nach Müncheberg	3299	2822	.	477	.	14,44
5. von Blumenthal nach Wrietzen .	1200	1155	.	45	.	3,79
Summa	53705	44485	.	9220	.	17,17
IX. Die Bonn-Cölner Eisenb.						
Die Chaussee von Cöln über Bonn bis Godesberg	4083	3786	.	297	.	7,27
X. Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.						
Die Chaussee v. Breslau n. Liegnitz	4883	4116	.	767	.	15,71
Summa von allen Chausseen	262626	218751	.	43875	.	16,71

Hinsichtlich der Chausseen von Breslau nach Oppeln und von Breslau nach Liegnitz sind die Einnahmen derjenigen Hebestellen aufser Ansatz geblieben, welche vor und nach Eröffnung der Eisenbahnen unverändert verpachtet gewesen sind, und daher immer denselben Ertrag geliefert haben. — Im Ganzen darf der nachgewiesene Ausfall in der Chausseegeldeinnahme dem Einflufs der Eisenbahnen zugeschrieben werden, obwohl aufser manchen lokalen Ursachen auch die Einführung des Chausseegeldtarifs vom 29. Februar 1840, welcher mit dem 1. Mai 1840 in Kraft getreten ist, zur Verminderung des Ertrags mitgewirkt hat. Auf der anderen Seite ist die Frequenz auf allen Strafsen überhaupt gestiegen, und bei manchen Chausseestrecken hat gerade die Benutzung der Eisenbahnen dazu beigetragen, ihren Verkehr zu beleben, so dafs ihr Ertrag, wenn auch die Eisenbahnen ihn in anderer Beziehung verkürzt haben, doch im Ganzen sich vermehrt hat. Der Ausfall in der Chausseegeldeinnahme würde übrigens bedeutender erscheinen, wenn nicht die Posten, deren Verkehr am meisten von den Eisenbahnen aufgenommen wird, vom Chausseegeld befreit wären. Hinsichtlich mehrerer Chausseestrecken wird angegeben, dafs sich der Frachtverkehr eher vermehrt als vermindert habe, und nur wegen der grofsen Abnahme der Extraposten, von denen das Chausseegeld bei den Postämtern erhoben wird, sich eine Verminderung des Ertrags herausstelle. So ist die Chausseegeldeinnahme von den Extraposten bei der Postanstalt zu Treuenbrietzen im jährlichen Durchschnitt von 609 Thlrn. auf 34 Thlr., also um 94 Proc., und bei der Postanstalt zu Beelitz von 602 Thlrn. auf 58 Thlr., also um 91 Proc., nach Eröffnung der Berlin-Anhaltschen Bahn herunter gegangen. Mindestens in demselben Maafse wie die Extraposten hat auch der Verkehr aller übrigen Posten auf den bezüglichen Chausseen abgenommen. Aber selbst mit Berücksichtigung dieses Umstandes ist ebenso sehr der Ausfall in der Chausseegeldeinnahme weit hinter der Erwartung zurückgeblieben, als der Verkehr auf den mit den Eisenbahnen unmittelbar und am meisten konkurrirenden Chausseen sich in einem Umfang erhalten hat, welcher die Behauptung rechtfertigt, dafs diese durch jene nicht wesentlich in ihrem Werth und ihrer Benutzung beeinträchtigt worden sind. Die Eisenbahnen geben dem Verkehr einen ganz neuen Aufschwung; derselbe wird durch sie, insoweit sie seinen Bedürfnissen entsprechen, nicht allein vervielfältigt, sondern auch in vieler Hinsicht erst hervorgerufen und erzeugt.

Da die Eisenbahnen vornehmlich den Personenverkehr an sich ziehen, so mufs ihr Einflufs am meisten bei der Frequenz derjenigen

Chausseen bemerklich sein, welche zwei nahe gelegene volkreiche Städte verbinden. Die Chausseegeldeinnahme hat daher unter den oben erwähnten Strafsen am stärksten auf der von Berlin nach Potsdam, nämlich 36,51 Proc. abgenommen. Aus demselben Grunde beträgt der Ausfall bei der Chaussee von Düsseldorf nach Elberfeld nicht weniger als 25,64 Proc., welcher jedoch auch eine sehr beträchtliche Gütermasse durch die Eisenbahn entzogen wird. Ebenso rührt die fast gleich grofse Abnahme auf der Strafse von Cöln über Aachen nach Lüttich sowohl von dem Personen- als von dem grofsen Güterverkehr auf der Rheinischen Eisenbahn her, welche sich durch den Umfang ihres Gütertransports vor fast allen übrigen Deutschen Eisenbahnen auszeichnet. Ueberhaupt gewinnt im Allgemeinen der Güterverkehr auf den Eisenbahnen um so mehr an Bedeutung, je länger die Strecke ist, auf welcher der Schienenweg benutzt werden kann.

Verzeichnifs der im Auslande angestellten Preufsischen Consuln.

Afrika.

Algier	Hr. Hans Christ. Hoskiar, Consul.	
	Ressort.	
Bona	Hr. Augustin Lent	consular. Privat-
Oran	- Emanuel Leoni	Bevollmächtigte.

Belgien.

Antwerpen	Hr. Max Philipsborn, Leg.-R.,	Gen.-Cons.
Antwerpen	- Adrian Saportas	Consuln.
Brüssel	- Eduard Woeste	Consuln.
Gent	- Joh. Pauli	Consuln.
Ostende	- Wilh. Ad. Bach	Consuln.

Brasilien.

Bahia	Hr. Peter Herrm. Berndes, Consul.
Pernambuko	- F. Belenot, Consul (Firma Meuron & C.).

Rio de Janeiro	Gen.-Consul für ganz Brasilien (vacat) ad int. verwaltet durch: Hrn. Leo Theremin, Consul.
Rio grande do Sol	Hr. Chr. Thomsen, Vice-Consul (Firma Lind & C.).
Santos	Hr. Th. Wille, Vice-Consul

Bremen.

Hr. Fr. Ad. Delius, Consul (zugl. für das Grofsh. Oldenburg. linke Weserufer).

Ressort.		
Brake a. d. Weser	Hr. Joh. Aug. Wilh. Reck, Vice-Cons.	
Bremerhafen	- J. G. Claassen jun.	consular. Privat-Bevollmächtigte.
Vegesack	- Joh. Lange	

Buenos-Ayres.

Buenos-Ayres	Hr. Franz Jos. Mohr, Consul.

Chili.

Valparaiso	Hr. Ed. Müller, Consul (Firma Lampe, Müller & C.)

Dänemark.

Aalborg	Hr. P. Wübroe, Vice-Consul.	
Altona	- J. F. Wiechers, desgl. (s. Hamburg.)	
Insel Bornholm	- P. Siemsen zu Svaneke.	Consuln.
Flensburg	- C. Andressen	
Friedrichshafen	- P. J. Kall, Commerz.-R.	
Glückstadt	- H. C. Höger, Vice-Consul, s. Hamburg.	
Helsingoer	- Carl Prytz	Consuln.
Kiel	- Joh. Heinr. Hoge	
Kopenhagen	- Tutein sen., Gen.-Consul.	
	- Ferd. Tutein jun., Vice-Consul.	
Rendsburg	- Peter Friedr. Nissen, Consul.	
Thistedt	- P. Nisson, Consul auf der nordwestlichen Küste von Jütland.	
Tönningen u. Friedrichstadt	- C. M. Léxow, Consul.	
Wyk (Insel Föhr)	- N. F. Nommensen, Consul für den Bezirk dieser Insel nebst Umgebung.	

Franfurt a. M.

Hr. Moritz v. Bethmann, Consul.

Frankreich.

Bordeaux — Hr. J. Michaelsen } Consuln.
Cette u. Montpellier — - Lichtenstein }
für Cette besonders: - L. Cazalis-Garonne, Vice-Consul.
Dünkirchen. - Constant Bourdon, Consul.

Ressort.

Boulogne sur mer — Hr. Chauveau-Sire } Vice-Consuln.
Calais — Heinr. Dupont }

Havre de Grace — Hr. Joh. C. Fr. Werner, Consul.

Ressort.

Fécamp — Hr. Aug. le Borgne } consular.
Granville — - Ernst le Mangnonnet } Privat-
Honfleur — - Joh. Friedr. Theis } Bevoll-
St. Malo u. St. Servan — - Andr. Bruneck } mächtigte.

Marseille — Hr. Gust. Lichtenstein } Consuln.
Nantes — - Hipolyte Pelloutier }

Ressort.

Brest — Hr. Bazil jun., Vice-Consul.
Lorient — - J. Rotinat, consular. Priv.-Bevollm.
Noirmoutier — - Franz Pineau, Vice-Consul.
Paimboeuf — - Vandersluys, consul. Priv.-Bevollm.

la Rochelle — Hr. F. A. G. v. Heimbach, Consul.

Ressort.

Marennes — Hr. Desiré Charron, consular. Privat-Bevollmächtigter.

Insel Oléron — - P. Disdier } Vice-Consuln.
Insel Rhé (St. Martin) — - Dan. Rivaille Dechézeaux }
Rochefort — - Andr. Charl. Camille Guérin des Essards }

Rouen — Hr. J. Rondeaux, Consul.

Ressort.

Cherbourg — Hr. Eugène Liais, Vice-Consul.

Toulon — Hr. Marius Crassous, Consul.

St. Valery sur Somme — - Rousselin-Michault, Consul (für den Bezirk von dieser Stadt nördlich bis

an die Grenze des pas de Calais und südlich bis an den Bezirk des Consulats von Rouen).

In dessen Abwesenheit oder sonstigen Verhinderungsfällen:
Hr. Hipolyte Cassen, consul. Priv.-Bevollm.

Griechenland.

Athen nebst Pyräus	(vacat)	Consuln.
Nauplia	Hr. Belisarius Paulides	
Patras	- Andreas Condoguri	
Syra	- M. J. Salvago	

Guatemala.

Guatemala	Hr. C. F. R. Klee, Gen.-Consul für die Freistaaten Guatemala, S. Salvador, Honduras, Nicaragua und Costa rica.

Grofsbritannien und Irland.

London	Hr. B. Hebeler, Geh. Commerz.-Rath, Gen.-Consul für das verein. Königr. Grofsbritannien u. Irland, zugl. Cons. f. London.

Es ressortiren von demselben folgende Vice-Consuln:
(Die Buchstaben (E.) (I.) (S.) vor den nachfolgenden Ortschaften bedeuten: England, Irland, Schottland).

(S.)	Aberdeen *)	Hr. Arthur Thomson.
(I.)	Belfast *)	- Gustav Heyn.
(S.)	Berwick upon Tweed	- James Sinclair.
(E.)	Birmingham	- G. R. Collis.
	Bristol *)	- Harman Visger.
(I.)	Cork *)	- Reuben Deaves.
(E.)	Cowes (Insel Wight)	- William Stuart Day.
	Dartmouth *)	- Rich. Langworth Hingston.
	Deal *)	- Edward Iggulden.
	Dover *)	- Henshaw Latham.
(I.)	Drogheda *)	- James Carty.
	Dublin *)	- John Walsh.
(S.)	Dundee *)	- William Thornton.

*) und für die der örtlichen Gerichtsbarkeit unterworfene angrenzende Küste.

		Vice-Consuln:
(E.)	Falmouth *)	Hr. George C. Fox.
(S.)	Glasgow	- Robert Sanderson.
(E.)	Gloucester *)	- William Philipp Price.
	Insel Guernsey	- John Le Marchant.
	Harwich *)	- Samuel Billingsley.
	Hull, Goole u. Grimsby	- Henry Smith Bright.
	Insel Jersey	- Philipp de St. Croix.
(S.)	Lerwick *)	- Andrew Sutherland.
(I.)	Limerick *)	- Francis Spaight.
	Londonderry *)	- Charles Stewart.
(E.)	Lyn u. Wisbeach	- William Garland.
	Margate *)	- William Cobb jun.
(S.)	Montrose *)	- Robert Millar.
	Newburg u. Perth *)	- John Lowe.
(E.)	Newcastle upon Tyne *)	- William Losh.
	Newport, Cardiff und Chepstow	- Christ. H. Stonehouse.
	Padstowe *)	- Thomas Richard Avery.
	Penzance, Mountsbay und St. Ives	- Richard Pearce.
(S.)	Peterhead *)	- Alex. Robertson.
(E.)	Plymouth, Exeter und Fowey	- John Luskombe.
	Poole *)	- Eduard Patzker.
	Portsmouth u. Gosport	- L. A. van den Bergh.
	Ramsgate *)	- Edward Spencer Curling.
	Inseln Scilly	- Henry Edwards.
	Sheerness *), Rochester u. Faversham	- W. W. Bentham.
(E.)	Shoreham u. Brighton	- John Brown.
	Southampton *)	- Charles Baker.
	Stockton *)	- Christ. Martin.
	Sunderland *)	- Georg Robert Booth.
	Swansea *)	- Robert Dunkin.
	Waterford *)	- Will. Marchant Ardagh.
	Weymouth *)	- Joseph Horsford.
	Yarmouth *)	- Isaac Preston.

*) und für die der örtlichen Gerichtsbarkeit unterworfene angrenzende Küste.

		Consuln:
Britisch Amerika.	Demerary	Hr. Joh. Cornel Schade.
	Halifax	- Stephan Binney.
	Jamaica	- Jos Gordon.
	Montréal	- John M. Tobin.
	New-Foundland	- Benjam. Scott.
	Prince Edwards Island	- James Horsfield Peters.
	Quebeck	- George Pemberton.
	St. Vincent	- Robert Cumming.
Capstadt	Hr. John King	Consuln.
Edinburgh u. Leith	- James Gibson Thomson	
Gibraltar	- Heinr. Friedr. Kaeser	
Liverpool	- Otto Burchardt	
Malta	- R. Ferro in la Valetta	
New-Seeland	- F. Dillon Bell	
Vandiemensland	- James Henty	

Hamburg.

Gen. Consulat für diese Stadt und deren Gebiet, so wie auch für das Herzogl. Holsteinische Elbufer, mit Einschlufs der Städte Altona und Glückstadt; imgleichen für das Königl. Hannoversche Elbufer von Harburg bis zum Ausflusse der Elbe

Hr. W. Oswald, Commerz.-R., Gen.-Consul.
- C. A. Stägemann Vice-Consul.

Cuxhafen - J. C. N. Kröger, Vice-Consul.

Hannover.

Emden	Hr. Hüllesheim	Consuln.
Leer	- Carl Schoelvinck	

Havanna.

Hr. César Vernet, Consul.

Hayti.

Port republicain Hr. Edmund Schlüter, Consul.

Kirchenstaat.

Ancona Hr. Leonh. Maggi, Consul (für sämmtliche päpstliche Häfen am adriatisch. Meere).

Civita Vecchia	- Pietro de Filippi	Consuln.
Rom	- A. Marstaller	

Lübeck.

Hr. Eduard G. Kulenkamp, Consul.

Mecklenburg.

Rostock	Hr. Martin Köster	Consuln.
Wismar	- G. F. Kroeplin	

Mexico.

Mexico	Hr. Franz Schneider	Consuln.
Matamoros	- Carl Uhde	
Mazatlan	- Th. Kunhardt	
Tampico	- Adolph Meyer	
Vera Cruz	- Anton Hoffmann	

Neapel und Sicilien.

Messina — Hr. W. Jäger, Consul.

Ressort.

Licata — Hr. Francesco Morello, Vice-Consul.

Neapel	Hr. Carl Zehelein	Consuln.
Palermo	- F. W. Wedekind	

Ressort.

Girgenti	Hr. Gaetano Carrano	Vice-Consuln.
Trapani	- Franc. di san Malato	

Niederlande.

Amsterdam — Hr. D. C. Splitgerber, Consul.

Ressort.

Harlingen	Hr. Dirk Fontein	Vice-Consuln.
Helder	- Joh. van Herwerden	
Texel	- Joh. Jac. Reinbach	

Rotterdam — Hr. Friedr. Carp, Consul.
- Peter Heinr. Schott, Vice-Consul.

Ressort.

Dortrecht	Hr. J. C. Déking Dura	consular. Privat-Bevollmächtigte.
Schiedam	- A. Prins	

Vliessingen — Hr. Dr. Uyttenhooven, Consul für die Prov. Seeland.

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

New-York — Hr. Joh. Wilh. Schmidt, Gen.-Consul in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Ressort.

New-Bedford — Hr. George Hussey, Vice-Consul.

Baltimore	Hr. Ferd. Ludw. Brauns	Consuln.
Charlestown	- Ludw. Trapmann	
St. Louis	- E. C. Angelrodt	
New-Orléans	- W. Vogel	
Philadelphia	- John C. Lang	

Oesterreich.

Triest	Hr. Herm. Lutteroth	Consuln.
Venedig	- J. Treves	
Wien	- Moritz Goldschmidt, Handels-Agent.	

Oldenburg.

(s. Bremen.)

Portugal.

Lissabon — Hr. J. G. Poppe, Consul.

Ressort,

Setuval — Hr. Franz Berens, Vice-Consul.

Madeira — Hr. Francis Turner Borret, Consul.

St. Miguel — - Heinr. Scholtz, Consul (für sämmtl. Azoren).

Oporto — - Robert van Zeller, Consul.

Rufsland und Polen.

Archangel	Hr. Carl Brandt	Consuln.
Kertsch	- Ed. Cattley	
Libau	- Heinrich Soerensen	
	- Jens Koch, Vice-Consul.	
Moskau	- W. Rosenstrauch, Commerzien-Rath	Consuln.
Narva	- J. M. Drawe	
Odessa	- Joh. Albr. Bock	
Pernau	- Christ. Joach. Schmidt	

	Ressort.	
Arensburg auf der Insel Oesel	Hr. Joh. Bazancourt, Vice-Cons.	
St. Petersburg	Hr. Ketzler, Hofrath, Consul.	
	- Joh. Bernh. Kempe, Vice-Consul.	
	Ressort.	
Kronstadt	Hr. Friedr. Winberg, Vice-Consul.	
Reval	(vacat)	
Riga	Hr. C. H. Wöhrmann, Gen.-Consul für Kur- und Liefland.	
	- C. H. Oelsner, Vice-Consul.	
Warschau	- v. Wagner, Leg.-Rath, Gen.-Consul.	
Wiburg	- Joh. Friedr. Hackmann	Consuln.
Windau	- Hertzwich	

Sardinien.

Genua	Hr. C. E. Schmidt	Consuln.
Nizza	- Avigdor, Commerz.-Rath	

Schweden und Norwegen.

Carlskrona	Hr. C. W. Palander, Consul.
Christiania	- Hans Faye, Consul für den Bereich des Stiftsamtes Christiania.
Christiansand	- Reinhard, Geh. Commerz.-Rath, Consul für den Bereich des Stiftsamtes Christiansand.
unter ihm: zu Arendal	Hr. Hans Herlofsen, Vice-Consul für den Zoll-District dieses Orts, namentlich die Flecken Grimstadt und Lillesand nebst deren Aufsenhäfen.
Bergen	Hr. A. Konow, Consul für den Bereich des Stiftsamtes Bergen.
	- L. Konow, Vice-Consul.
Drontheim	- Arila Huitfeld, Consul, zugleich für die benachbarten Norwegischen Häfen nördlich von der Grenze des Stiftsamtes Bergen.

Gothenburg	Hr. Chr. Fr. Wilh. Willerding	Consuln.
Helsingborg	- C. J. F. Rooth	
Landskrona	- L. A. Frys	
Malmö	- H. Runnerström	
Stockholm	- Adam Hr. Otto	
Tromsoe in Norwegen	- Rasmus Trane Skancke	
Wisby auf der Insel Gothland	- G. N. Donner	
Ystad	Carl Jacob Hemberg, zugl. für die nächstangrenzende Küste	

Sicilien.

(s. Neapel.)

Spanien.

Alicante	(vacat)
Barcellona	(vacat)
Bilbao	Hr. Joh. Amann, Handels-Agent.
Cadix	- Ludolph Christ. Uhthoff, Consul.
unter ihm: zu Puerto Santa Maria	Hr. Lameyer, Vice-Consul.
Corunna	Hr. Franz Barrié, Consul.
Mallaga	- H. Roose, Gen.-Consul für das Königreich Granada.
Sevilla	- Anton Merry, Consul.
Valencia	- Johann Peratoner, Vice-Consul.

Toskana.

Livorno	Hr. Christian Appelius, Consul.

Türkei.

Adrianopel	Hr. Nic. de Giorgiovich	Viceconsuln.
Aleppo	- J. Picciotto	
Alexandria	- v. Wildenbruch, Major aggregirt dem Garde-Kürass.-Rgt., Gen.-Consul.	
Beirut	(vacat)	
Brussa	(vacat)	
Bucharest	Hr. Frh. v. Sakellario, Consul.	
Cairo	- P. Bokty, Vice-Consul.	
Cypern	- Giacomo Mattei, Consul.	
Dardanellen	- Lander, ad int. Consul.	

Galatz	(vacat)
Jassy	Hr. v. Richthofen, Geh. Krieges-Rath, Gen.-Consul für die Moldau u. Wallachei.
Jerusalem	- Dr. Schultz, Consul.
Pathmos, Rhodus und Stankio	(vacat)
Salonich	Hr. A. Blunt, ad int. Consul.
Seyde	- J. Chasseaud, Vice-Consul.
Smyrna	- M. Pezzer, Commerz.-Rath, Consul.

Uruguay.

Montevideo	Hr. Ad. Dreyer, Consul (Firma Thode & C.).

Venezuela.

La Guayra	Hr. Otto Harossowitz	Consuln.
Puerto Cabello	- Carl A. Rühs	

(Die Nachweisung über den Ausgang aus den Ostseehäfen hat wegen Mangels an Raum dem nächsten Hefte vorbehalten bleiben müssen.)

Nachträgliche Bemerkung.

Der in der Anmerkung auf S. 147 abgedruckte Gesetz-Entwurf hat unterm 28. Januar die Königliche Sanction erhalten und ist am folgenden Tage publicirt worden.

Gedruckt bei Gustav Schade.

I. GESETZGEBUNG.

ZOLLVEREIN.

Eingangs-Abgabe für Getreide, Hülsenfrüchte etc.

Die Erleichterungen der Einfuhr von Getreide etc.*) sind gegenwärtig dahin erweitert, dafs bis zum 30. September 1847 Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlenfabrikate auch in die östlichen Provinzen der Preufsischen Monarchie, sowie in das Herzogthum Braunschweig, zollfrei eingelassen werden, jedoch mit der Maafsgabe, dafs an der Russisch-Polnischen Grenze der Weizen von der Zollbefreiung ausgenommen, und in der Provinz Preufsen bei der Einfuhr zur See diese Befreiung auf Roggen, Mehl und Mühlenfabrikate aus Roggen beschränkt ist.

PREUSSEN.

Kabinets-Order, die Erhebung eines Ausgangszolles von Getreide etc. an der Gränze gegen Frankreich betreffend.

In Rücksicht auf die in Ihrem gemeinschaftlichen Berichte vom 2. d. M. angezeigten Verhältnisse will Ich hierdurch nachträglich genehmigen, dafs Sie, der Finanz-Minister, die Erhebung eines Ausgangszolls von 25 Proc. des durchschnittlichen Werths von dem über die Landgrenze gegen Frankreich ausgehenden Getreide, Hülsenfrüchten, Mehl und andern Mühlenfabrikaten angeordnet haben**), und überlasse Ihnen, wenn es nöthig befunden wird, diese Anordnung auch auf das stromwärts auf der Mosel und Saar ausgehende Getreide auszudehnen.

*) Vergl. Heft 1. S. 3.
**) Vergl. Heft 2. S. 111.

Mein gegenwärtiger Befehl ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntnifs zu bringen.

Berlin, den 8. Januar 1847.

Friedrich Wilhelm.

An die Staatsminister v. Bodelschwingh und v. Düesberg.

Hierauf ist die nachstehende Bekanntmachung ergangen.

Bekanntmachung.

Da es nothwendig befunden worden ist, die Erhebung des nach der Bekanntmachung vom 31. Dez. v. J. an der diesseitigen Grenze gegen Frankreich angeordneten Ausgangszolles von Getreide, Hülsenfrüchten, Mehl und andern Mühlenfabrikaten nicht weiter auf die Ausfuhr zu Lande zu beschränken, so wird hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht, dafs die Verpflichtung zur Entrichtung des gedachten Ausgangszolles fortan auch dann eintritt, wenn die Ausfuhr der genannten Gegenstände über die Preufsische Grenze zu Wasser erfolgt.

Berlin, den 1. Februar 1847.

Der Finanz-Minister
von Düesberg.

Bankwesen.

Im zweiten Heft S. 112 sind die Einrichtungen angegeben, welche bei der Regierungs-Hauptkasse in Liegnitz zum Betriebe und zur Vermittelung von Bankgeschäften getroffen worden sind. Gleiche Einrichtungen sind bei den Regierungs-Hauptkassen in Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt a. d. O., Köslin, Minden, Oppeln, Trier und Aachen ins Leben getreten, bei der letzteren noch mit der Erweiterung, dafs dieselbe die Diskontirung von Wechseln bei dem Bank-Comptoir in Köln, sowie die Einziehung von Wechseln am Platze vermitteln wird.

BELGIEN.

Verordnung, die Einfuhr von Mehl betreffend.

Unter Ausdehnung der in der Verordnung vom 30. November 1846*) getroffenen Bestimmung ist auch von Mehl aller Art, welches

*) Vergl. Heft 1. S. 8. Anm.

aus Europäischen Ländern herstammt, eine Eingangs-Abgabe nicht zu entrichten.

Gegeben in Paris, den 27. Januar 1847.

Leopold.

Verordnung, das Verbot der Ausfuhr von Brot betreffend.

Die Ausfuhr von Brot aller Art ist bis zum 1. Oktober 1847 verboten *).

Gegeben in Brüssel, den 6. Februar 1847.

Léopold.

FRANKREICH.

Verordnung, die Einfuhr von Mais etc. betreffend.

Von Mais und Buchweizen in Körnern und Mehl ist bei der Ausfuhr über die Landgrenze und die Seegrenze bis zum 31. Juli 1847 der höchste Betrag des in dem Gesetze vom 15. April 1832 für diese Gegenstände bestimmten Ausgangszolles zu entrichten **).

Gegeben in den Tuilerien, den 28. Januar 1847.

Louis Philippe.

Verordnung, die Ausfuhr von Grütze, Stärkmehl etc. betreffend.

Bis zum 31. Juli d. J. ist die Ausfuhr von Grütze und Stärkmehl jeder Art, ingleichen von Maronen, Kastanien und von Mehl aus diesen Früchten verboten ***).

Gegeben in den Tuilerien, den 29. Januar 1847.

Louis Philippe.

*) Brot ist tarifmäfsig beim Ausgang zollfrei.

**) Diese Zollsätze betragen:

	Körner.	Mehl.
Mais	15,40 Frs. pr. Hectol. . .	33,60 Frs. pr. 100 Kilgr.
Buchweizen	11,20 » » » . .	28,00 » » 100 »

ausschliefslich des décime additionel.

***) Die in dieser Verordnung genannten Nahrungsstoffe unterliegen tarifmäfsig einer Ausgangs-Abgabe von 0,25 Frs. pr. 100 Kilgr.

GROSSBRITANNIEN.

Gesetz, die zeitweise Aufhebung der Eingangs-Abgaben für Getreide betreffend.

Nachdem durch ein Gesetz, welches in der im neunten und zehnten Regierungsjahre Ihrer Majestät gehaltenen Parlaments-Sitzung erlassen ist, die Veränderung der Gesetzgebung über die Getreide-Einfuhr betreffend, bestimmt worden ist, dafs von allem Getreide und Mehl bei deren überseeischen Eingange und Einfuhr zum Verbrauch in das Vereinigte Königreich und die Insel Man, bis zum 1. Februar 1849 gewisse aus der Anlage zu dem gedachten Gesetz ersichtliche Abgaben an Ihre Majestät, deren Erben und Nachfolger entrichtet werden sollen,

und da es, mit Rücksicht auf die theilweise Mifsernte verschiedener Feldfrüchte, welche einen Theil der gewöhnlichen Nahrungsmittel für die Bevölkerung dieser Inseln ausmachen, für angemessen zu erachten ist, dafs für eine bestimmte Zeit von den genannten Gegenständen eine Eingangs-Abgabe nicht erhoben werde,

so wird festgesetzt, dafs von dem Erlafs dieses Gesetzes an bis zum 1. September d. Js. von allem Getreide und Mehl, bei deren überseeischem Eingange, derselbe mag bereits erfolgt sein oder nicht, und bei deren Einfuhr zum Verbrauch in das Vereinigte Königreich und die Insel Man eine Abgabe nicht erhoben werden soll.

Nachdem ferner durch ein anderes während derselben Parlaments-Sitzung erlassenes Gesetz, die Abänderung mehrerer Zoll-Abgaben betreffend, auf folgende Gegenstände: Buchweizen, Buchweizenmehl, Mais oder indisches Getreide, Maismehl und Reis gewisse daselbst genannte Abgaben gelegt worden sind,

so wird gleicherweise festgesetzt, dafs von dem Erlafs dieses Gesetzes an bis zum 1. September d. J. von den gedachten Gegenständen, dieselben mögen bereits eingegangen sein, oder in Zukunft eingehen, bei deren Einfuhr zum Verbrauch in das Vereinigte Königreich eine Eingangs-Abgabe nicht erhoben werden soll *).

*) Die durch dieses Gesetz zeitweise aufgehobenen Abgaben betragen:
für Weizen, wenn der gesetzlich ermittelte und bekannt gemachte Durchschnittspreis beträgt für den Quarter:

Gesetz, die zeitweise Gestattung der Einfuhr von Getreide aus allen Ländern in fremden Schiffen betreffend.

Da es angemessen ist für eine gewisse Zeit zu gestatten, daſs Getreide, Mais, Mehl, Reis und Kartoffeln unter jeder Flagge aus jedem Lande angebracht, oder zur Ausfuhr im Entrepot gelagert, zum Verbrauch eingeführt werden dürfen, so wird festgesetzt, daſs, vom Erlaſs dieses Gesetzes an bis zum 1. September d. J. es Jedermann gestattet sein soll, der entgegenstehenden Bestimmungen der Schiff-

weniger als 48 S.	10 S.	für den Quarter
48 S. und weniger als 49 S.	9 »	» » »
49 » » » » 50 »	8 »	» » »
50 » » » » 51 »	7 »	» » »
51 » » » » 52 »	6 »	» » »
52 » » » » 53 »	5 »	» » »
53 » und darüber	4 »	» » »

für Gerste, Roggen, Bohnen, Erbsen, wenn der gesetzlich ermittelte und bekannt gemachte Durchschnittspreis der Gerste beträgt für den Quarter:

weniger als 26 S.	5 S.	für den Quarter
26 S. und weniger als 27 S.	4½ »	» » »
27 » » » » 28 »	4 »	» » »
28 » » » » 29 »	3½ »	» » »
29 » » » » 30 »	3 »	» » »
30 » » » » 31 »	2½ »	» » »
31 » und darüber	2 »	» » »

von Hafer, wenn der gesetzlich ermittelte und bekannt gemachte Durchschnittspreis beträgt, für den Quarter:

weniger als 18 S.	4 S.	für den Quarter
18 S. und weniger als 19 S.	3½ »	» » »
19 » » » » 20 »	3 »	» » »
20 » » » » 21 »	2½ »	» » »
21 » » » » 22 »	2 »	» » »
22 » und darüber	1½ »	» » »

von Weizenmehl für den Barrel von 196 Pfd. den Betrag des Zolles von 38½ Gallon Weizen;

von Gerstenmehl für 217½ Pfd. den Betrag des Zolles von 1 Quarter Gerste;
» Hafermehl » 181½ » » » » » » 1 » Hafer;
» Roggenmehl » 196 » » » » » » 1 » Roggen;
» Erbsen- u. Bohnenmehl für 272 Pfd. den Betrag des Zolles v. 1 Quarter Erbsen und Bohnen;
» Buchweizen 1 S. für den Quarter;
» Mais 1 » » » »
» Maismehl ½ » » » Centner;
» Reis, ungeschält 1 » » » Quarter;
» » geschält 1 » » » Centner.

fahrts-Gesetze unerachtet, Getreide, Mais, Mehl, Reis und Kartoffeln das Erzeugnifs eines jeden Landes, aus jedem Lande, in dem Schiffe eines jeden Landes, ohne Rücksicht auf dessen Bemannung, in das Vereinigte Königreich zum Verbrauch einzuführen.

Ferner wird festgesetzt, dafs vom Erlafs dieses Gesetzes an bis zum 1. September d. J. Getreide, Mais, Mehl, Reis und Kartoffeln, das Erzeugnifs eines jeden Landes, welche etwa innerhalb des Vereinigten Königreichs blofs Behufs der Wiederausfuhr zum Entrepot gebracht sind, der entgegenstehenden Bestimmungen der Schiffahrts-Gesetze unerachtet, zum Verbrauch eingeführt werden dürfen *).

HANNOVER.

Bekanntmachung, den Eingang von Mehl betreffend.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 28. Dezember v. J.**), die einstweilige Aufhebung der Eingangs-Abgabe für Getreide und Hülsenfrüchte betreffend, wird hierdurch zur öffentlichen Kenntnifs gebracht, dafs beschlossen worden ist, auch die Eingangs-Abgabe

*) Die Bestimmungen der Britischen Navigations-Akte vom 4. August 1845, welche rücksichtlich der Getreide-Einfuhr aufser Kraft gesetzt sind, sind folgende:

Art. 2. Die nachbenannten Waaren Europäischen Ursprungs, nämlich: — Getreide — dürfen nur auf Britischen Schiffen, auf Schiffen des Ursprungslandes oder des Verschiffungslandes in das Vereinigte Königreich zum Verbrauch eingeführt werden.

Art. 3. Erzeugnisse Asiens, Afrikas und Amerikas dürfen aus Europa in das Vereinigte Königreich zum Verbrauch nicht eingeführt werden.

Art. 4. Erzeugnisse Asiens, Afrikas und Amerikas dürfen in fremden Schiffen, mit Ausnahme der Schiffe desjenigen Landes in Asien, Afrika und Amerika, aus welchem jene Erzeugnisse herstammen, in das Vereinigte Königreich zum Verbrauch nicht eingeführt werden.

Art. 16. Ein Schiff ist nur dann als das Schiff eines bestimmten Landes anzusehen, wenn es in diesem Lande gebaut, oder demselben als Prise im Kriege angefallen, oder in Folge der gegen den Sklavenhandel erlassenen Gesetze aufgebracht und aus dem einen oder dem andern Grunde von dem kompetenten Landesgericht condemnirt oder endlich in Grofsbritannien gebaut ist, wenn ferner sowohl der Schiffsführer als auch mindestens drei Viertheile der Mannschaft Unterthanen jenes Landes sind, und wenn endlich das Eigenthum an dem Schiff nur solchen Personen zusteht, welche Unterthanen jenes Landes sind und in demselben ihren gewöhnlichen Wohnsitz haben.

**) Vergl. Heft 2, S. 150.

für aus Getreide aller Art verfertigtes Mehl bis zum 1. August d. J. aufzuheben. Es kann daher bis zu diesem Tage das aus Getreide aller Art verfertigte Mehl steuerfrei eingehen, und bedarf es dazu der laut der vorerwähnten Bekanntmachung bisher erforderlich gewesenen besonderen Bewilligung nicht weiter.

Hannover, den 13. Februar 1847.

Königlich Hannoversches Finanz-Ministerium.

NEAPEL.

Nach dem Neapolitanischen Zollgesetz vom 9. März 1846 sind an Eingangs-Abgaben zu entrichten

von Tuch, Halbtuch, Drap de Dame	6	Duc.	f.	d.	Quadrat-Canna*),
» dicken tuchartigen Köperstoffen	5	»	»	»	»
» Casimir, Winterhosenstoffen, Cuir de laine und ähnlichen Waaren	4	»	»	»	»
» Circassiennes und andern nicht namentlich genannten glatten oder geköperten Wollenwaaren . . .	3	»	»	»	»

Bei der Ausführung dieser Bestimmungen waren Zweifel darüber entstanden, ob die aus der Rheinprovinz nach Neapel ausgeführten sogenannten Circassienne-Tücher zu 3 oder 4 Ducati zu versteuern seien. Es sind jetzt diese Zweifel durch einen Ministerial-Erlafs dahin erledigt, dafs diese Tücher nur zu 3 Duc. zu verzollen sind.

OESTERREICH.

Verordnungen, die Einziehung von Krakau in den Oesterreichischen Zollverband betreffend **).

I.

Von dem Tage der Einbeziehung des Krakauer Gebiets in den österreichischen Zollverband, nämlich vom 29. Januar 1847 an, wird die zollfreie Einfuhr von Weizen, Roggen, Gerste und Hafer aus dem Auslande über die neue, das Krakauer Gebiet gegen Preufsen und

*) Die Canna ist gleich 8,42′ Pr.

**) Vergl. Heft 2. S. 152.

Polen begrenzende Zoll-Linie bis auf Weiteres provisorisch bewilligt. Welches zur allgemeinen Kenntnifs hiermit bekannt gemacht wird.

Krakau, 18. Januar 1847.

Moritz Graf Deym.

II.

Das mittelst Allerhöchsten Patents vom 27. Januar 1840 in Galizien eingeführte Gesetz in Betreff der Bemessung und Erhebung der Verbrauchs-Abgabe, die mittelst des Stempels von Spielkarten, Kalendern und Zeitungen zu entrichten ist, soll vom 1. Februar 1847 an auch im Krakauer Gebiete provisorisch in Anwendung kommen. Exemplare dieses Gesetzes befinden sich bei den K. K. Gefällsämtern und bei der K. K. Kameral-Bezirksverwaltung in Krakau, wo Jedem die Einsicht freisteht.

Auszugsweise wird Folgendes bemerkt:

1. Spielkarten, welche zum Gebrauche bestimmt sind, unterliegen dem Stempel. Die Stempelgebühr beträgt bei Tarock-Karten 20 Kreuzer C. M., bei unplanirten sogenannten Bauernkarten 6 Kreuzer C. M., bei Spielkarten jeder anderen Art 15 Kreuzer C. M. für jedes Spiel.

2. Alle zum Gebrauch bestimmte Kalender, sie mögen für sich bestehen oder anderen Werken beigefügt sein, unterliegen dem Stempel. Die Stempelgebühr beträgt bei allen Kalendern ohne Unterschied 3 Kreuzer für das Stück.

3. Alle im Inlande aufgelegten oder zum Gebrauch aus dem Auslande eingebrachten Zeitschriften, welche die politische Tagesgeschichte enthalten (Zeitungen), unterliegen dem Stempel. Die Stempelgebühr beträgt bei allen Zeitungen, ohne Unterschied des Umfangs derselben und der darin enthaltenen eigentlichen politischen Notizen, 2 Kreuzer für eine ausländische und 1 Kreuzer für eine inländische Zeitung. Vom 1. Februar an müssen die zum Gebrauch bestimmten Kalender und Zeitungen und vom 20. Februar an die Spielkarten gestempelt sein. Bei Uebertretungen dieses Gesetzes soll das Strafgesetz über Gefälls-Uebertretungen, sowohl hinsichtlich der Strafen, als rücksichtlich des zu beobachtenden Verfahrens, die volle Anwendung finden. Wegen Stempelung von Zeitungen und Kalendern ist sich an das hiesige K. K. Haupt-Zollamt zu wenden. Für Karten, da eine Karten-Fabrik hier nicht besteht, wird hierorts keine Stempelpresse gehalten.

Krakau, 23. Januar 1847.

Moritz Graf Deym.

III.

Zur Vollziehung der in §§. 6 u. 20 der Zoll- u. Staats-Monopols-Ordnung enthaltenen Bestimmungen wird Folgendes bekannt gemacht:

1. Die Zollstrafsen werden an den Punkten, an denen dieselben die Zoll-Linie durchschneiden oder in das Oesterreichische Gebiet einbrechen, ferner an den Punkten, wo sie von andern Fahrwegen durchschnitten werden, durch aufgerichtete Tafeln bezeichnet, welche durch Aufschrift, dann Form und Farbe der ersteren die Eigenschaft des Amtes, zu welchem die Strafsen führen, anzeigen. Die Aufschrift wird lauten Zollstrafse zu dem Zoll-Amte in .....; führt die Strafse über einen Ansageposten, so wird noch beigefügt: über den Ansageposten in ..... oder bei .....; führt die Strafse zu mehreren Zoll-Aemtern, so werden die Namen derselben bis zu den Punkten, wo sich die Wege zu verschiedenen Zoll-Aemtern scheiden, auf derselben Tafel aufgeführt.

2. Die Bezeichnung der inneren Linie geschieht nur an den Punkten, an denen dieselbe von den zu Zollämtern führenden Hauptstrafsen durchschnitten wird. Die an den bemerkten Punkten anzubringende Aufschrift wird lauten: Innere Linie: Strafse zu dem ..... Amte in ..... Macht die Strafse in gerader Richtung die Fortsetzung der Zollstrafse aus, so wird die Ueberschrift ausdrücken: Innere Linie: Zollstrafse von dem .... Amte in ..... Führt eine Strafse, durch welche die innere Linie durchschnitten wird, zu zwei oder mehreren Gränzzollämtern, so werden dieselben gleichfalls in der Aufschrift an der inneren Linie ausgedrückt. An den Punkten, an denen sich im Rücken der Gränzzollämter solche zu denselben aus dem inneren Zollgebiete führenden Strafsen theilen, wird die Bezeichnung wiederholt nicht angebracht.

3. Die Form der Tafeln und die Farbe der Aufschrift ist nach der Beschaffenheit der Befugnisse jener Aemter, auf die sich die Aufschriften beziehen, verschieden eingerichtet, wobei jedoch bemerkt wird, dafs zwar Gestalt und Farbe zur leichteren Erkennung der Bezeichnung bekannt gemacht werden, keinesweges aber das Wesen der letzteren ausmachen. Die Tafeln an der Zoll-Linie, an Zollstrafsen, an der inneren Linie werden, wenn dieselben auf Kommerzial-Zoll-Aemter oder höher gestellte Aemter weisen, in ovaler Gestalt verfertigt und auf weifsem Grunde mit der Aufschrift in rother Farbe versehen. Weisen die gedachten Tafeln hingegen auf ein Hülfs-Zollamt (Gränz-Zollamt für den täglichen Verkehr, Bolleten-Amt), so bestehen dieselben aus einem länglichen Vierecke, und die

Aufschrift wird auf denselben auf weifsem Grunde mit schwarzen Buchstaben geschrieben. Auch wird auf jenen Tafeln der Kaiserliche Adler über der Aufschrift, auf diesen unter derselben angebracht.

4. Führt eine Zollstrafse nebst einem Hülfs-Zollamte zu einem höher gestellten Amte, so werden die Tafeln und Aufschriften bis zu dem Punkte, wo sich die Wege zu den verschiedenen Aemtern theilen, auf die für die Kommerzial-Zollämter vorgeschriebene Art eingerichtet, von diesem Punkte an erhalten die Bezeichnungen die der Beschaffenheit eines jeden Amtes entsprechende Gestalt und Aufschrift.

5. Auf gleiche Weise werden auch die Amtsplätze und die Landungsplätze an Gränzgewässern bezeichnet.

6. Welche Wege hinsichtlich der ausländischen Gränze als Zollstrafse angesehen werden, sind in dem beiliegenden Verzeichnisse A. aufgezeichnet. Die weiteren Beilagen (B. und C.) enthalten aber die Beschreibung des Zuges der innern Linie und das Verzeichnifs der Ortschaften, welche in den Gränz-Bezirk einbezogen worden sind.

Krakau den 27. Januar 1847.

Moritz Graf Deym.

A.

Zug der inneren Linie im Krakauer Gebiete.

Die innere Linie im Krakauer Gebiete beginnt an der Weichsel zwischen Leg und Ostropole, zieht von dort nördlich an Zjajki, Zarki, Moczydlo, Kozminek, Chrzanow, Katy, Balin, Luszowice und Gory Luszowskie vorüber, alle diese Orte im inneren Zollgebiete lassend, wendet sich sodann östlich gegen Myslachowice, Psary, welche Orte gleichfalls schon ins innere Zollgebiet gehören, und läuft dann zwischen Nova Gora und Miekinia, sodann an Czerna, Czatkowice, Dubie, Brzezinka, Wieckowice, Zabierzow, Modlniczka, Pekowice, Zielonki, Sudol, Batowice, Raciborowice, Zdzieslawice und Luczanowice vorüber, alle diese Ortschaften in den Gränz-Bezirk einbeziehend, endlich südlich an den gleichfalls schon in den Gränz-Bezirk gehörigen Orten Wadow, Ruszcza, Branice und Przylasek vorüber, wo sie wieder in die Weichsel einmündet.

B.

Verzeichnifs derjenigen Ortschaften des Krakauer Gebiets, welche in den Gränzbezirk einbezogen worden sind.

Augustin, Baran, Bibice, Bobrek, Bobrek maly, Bobrowniki, Bolechowice, Bolen, Bosutow, Branice, Brzezie, Brzezinka, Byczyna,

Chachol, Chelmek, Cicmigi, Cieszkowice, Clo, Czatkowice, Czerna, Czulice, Czyzowka, Dab, Dabrowa narodowa, Debnik, Dlugoszyn, Dojazdow, Dubie, Dziekanowice, Gaj, Garlica, Giebultow, Gleboka, Gorzow, Gorka Koscielnicka, Gromiec, Jaworzno, Jelen, Jeziorki, Jezor, Kantorowice, Karniow, Karnlowice, Kepa rusiecka, Kobylany, Kocmyrzow, Koscielniki, Krzysztoforzyce, Leg bei Zjajki, Lgota, Libiaz wielki und maly, Luczanowice, Modlnika, Modlniczka, Niedzieliska, Nowa gora, Ostreznica, Paczoltowice, Paprotnik, Pekowice, Ploki, Podleze, Prawda, Prussy, Prokop, Przylasek, Raciborowice, Radwanowice, Rogow, Ruszcza, Siersza, Stanislawowice, Sudol, Sulechow, Szyiki, Szczakowa, Tomaszowice, Trojadvn, Trojanowice, Wadow, Wegrzce, Wegrzynowice, Wieckowice, Wolica, Wrozenice, Wyciaze, Wymyslow, Wysoki brzeg, Zabierzow, Zachelmek, Zary, Zdzieslawice, Zastow, Zelkow, Zielona, Zielonki.

C.

Verzeichnifs der Gränzzoll-Aemter und Zollstrafsen im Krakauer Gebiete.

Gränzzoll-Aemter.		Die Zollstrafse		
Standort.	Benennung.	von	Zieht bis zu dem Gränzzoll-Amte.	Geht vom Gränzzoll-Amte bis an die innere Linie.
Chelmek.	Kommerzial-Zollamt.	1. Preufsen von der Brücke an der Pszemsza Czarna. 2. Von der Mündung der Pszemsza in die Weichsel.	1. Unmittelbar auf der Chaussee. 2. längs der Weichsel bis zum Brzoskowicer Landungsplatze.	1. über Chelmek nach Wymyslow. 2. längs der Weichsel bis nach Leg. 3. über Chelmek, Libiaz wielki, nach Libiaz maly.
Jelen.	Hülfs-Zollamt.	über die Ueberfuhrsplätte am Pszemszaflusse.	unmittelbar.	über Jelen nach Byczyna.
Jezor.	Hülfs-Zollamt.	1. von Preufsen über die Slupner Gränzbrücke. 2. von Rufsland über die Niwkaer Gränzbrücke.	Unmittelbar auf der Hutweide.	über Jezor, Dombrowa, Jaworzno nach Jeziorki od. Byczyna.

Gränzzoll-Aemter.		Die Zollstrafse		
Standort.	Benennung.	von	Zieht bis zu dem Gränzzoll Amte.	Geht vom Gränzzoll-Amte bis an die innere Linie.
Lgota.	Hülfs-Zollamt.	Von der russischen Gränze zwischen der Gränzsäule No. 149 u. 150.	unmittelbar.	1. Rechts über Ploki nach Myszlachowice. 2. Gradaus über Ostreznica nach Nowa Gora.
Modlnica.	Hülfs-Zollamt.	Von Rufsland bei der Gränzsäule No. 84.	unmittelbar.	Nach Tonie od. nach Grofs-Bronowice.
Wegrzce.	Kommerzial-Zollamt.	Von Rufsland bei der Gränzsäule No. 61.	unmittelbar.	nach Pradnik.
Kosmyrzow.	Hülfs-Zollamt.	Rufsland Gränzsäule No. 31.	unmittelbar.	über Dojazdow nach Grebalow.
Clo.	Hülfs-Zollamt.	Rufsland Gränzsäule No. 47.	unmittelbar.	über Wyciaze nach Pleszow.

IV.

Durch den §. 10 der Kundmachung vom 18. Januar 1847 wird festgesetzt, dafs Jedermann, der mit solchen Waarenvorräthen, auf welche die nachträgliche Zoll-Abstattung Anwendung finden kann, in die Periode der zollgesetzlichen Entrichtung übergeht, schuldig sei, in der gestellten Frist, welche mit der Kundmachung vom 26. Januar 1847 bis einschliefslich zum 14. Februar 1847 erweitert wurde, diese Waaren zu deklariren.

Die im §. 5 der Kundmachung vom 18. Januar 1847 angeführten Gegenstände unterliegen auch §. 9 lit. a. derselben Kundmachung einer Zoll-Entrichtung nur insofern, als diese Waaren-Gattungen ausländischen Ursprungs sind.

Da es jedoch dem Ermessen der Gefälls-Behörden und Aemter überlassen bleiben mufs, zu beurtheilen, ob eine bestimmte Waare in- oder ausländischen Ursprungs sei, da ferner unter den im §. 5 der Kundmachung vom 18. Januar 1847 angeführten Waarengattungen auch solche begriffen sind, welche, wenn sie inländischen Ursprungs sind, als kontrollpflichtig mit amtlichen Deckungen versehen

oder der Kommerzial-Waaren-Stempelung unterzogen werden müssen; so werden alle im §. 9 lit. c. der Kundmachung vom 18. Januar 1847 benannten Personen hiermit angewiesen, bis zum 14. Februar 1847 abgesonderte Erklärungen über alle Vorräthe jener Waarengattungen, welche Erzeugnisse des Krakauer oder überhaupt des Oesterreichischen Staatsgebietes sind, bei den Gefällsämtern zu überreichen, widrigenfalls diese Personen es sich selbst zuzuschreiben haben würden, wenn gegen sie bei nachträglicher Auffindung solcher Waaren, die von den Besitzern für inländisch gehalten, mithin nicht declarirt wurden, deren inländischer Ursprung aber bei der gefällsamtlichen Untersuchung als nicht erwiesen betrachtet wird, wegen unrichtiger Waaren-Erklärung, in den anderen Fällen aber, wegen Mangels einer amtlichen Deckung oder wegen Nichtbeobachtung der Kommerzial-Stempel-Vorschriften, nach dem Strafgesetze über Gefälls-Uebertretungen vorgegangen werden müfste.

Krakau, 1. Februar 1847.

Moritz Graf Deym.

V.

Mit Beziehung auf die Kundmachungen vom 18. und 26. Januar 1847 über den Einschlufs des Krakauer Gebiets in den Oesterreichischen Zollverband und über die Behandlung der vorhandenen Waarenvorräthe wird hiermit bekannt gemacht, dafs zum zollfreien Absatze der in den §§. 5. und 9. der ersten Kundmachung aufgeführten Waarengattungen ausländischen Ursprungs im Krakauer Gebiete eine Frist von drei Monaten bewilligt wird. Diese Frist läuft vom Tage des Zoll-Einschlusses d. h. vom 29. Januar und endet mit letztem April dieses Jahres. Da die Verpflichtung zur Verzollung oder zur amtlichen Hinterlegung erst mit erstem Mai d. J. eintritt, so haben alle nach der oberwähnten ersten Kundmachung zur Erklärung ihrer Waarenvorräthe verpflichteten Parteien längstens bis zum 30. April 1847 den noch vorhandenen Waarenrest auf die im §. 10. derselben Kundmachung angegebene Art anzumelden. Die gefällsamtliche Untersuchung und Konstatirung der angemeldeten Waarenvorräthe beginnt mit dem 1. Mai und mufs mit dem 10. desselben Monats beendigt sein, so dafs mit dem 11. Mai d. J. die im §. 5. der ersten Kundmachung erwähnte Verkehrsbeschränkung mit den übrigen Provinzen der Oesterreichischen Monarchie aufhört. Bei der Vorlegung der im Grunde der Kundmachung vom 26. v. M. bis zum 14. Februar d. J. zu erstatten gewesenen Waaren-Anmeldungen hat es zu

verbleiben; doch wird die gefällsamtliche Untersuchung und Konstatirung der angemeldeten Waarenvorräthe nicht über diese, sondern erst über die kraft der obigen Bestimmung bis zum 30. April d. J. zu überreichenden Anmeldungen vorgenommen werden.

Krakau, den 12. Februar 1847.

Moritz Graf Deym.

Endlich ist durch eine Bekanntmachung vom 21. Januar 1847 die Oesterreichische Münzgesetzgebung mit der Maafsgabe in Krakau eingeführt, dafs die russischen, polnischen, preufsischen und holländischen Münzen, welche bisher gesetzliches Umlaufsmittel waren, bis zum 31. Dezember 1847 bei den öffentlichen Kassen und Aemtern angenommen werden sollen.

POLEN.

Verbot der Getreide-Ausfuhr.

Der Verwaltungsrath hat befohlen, dafs folgende Lebensmittel, als: Roggen, Gerste, Hafer, Mehl, Grütze, vom 20. März (1. April) d. J. bis zum $^{1}/_{13}$. August d. J. in keiner Weise über die Grenze gebracht werden, und das Branntweinbrennen, gemäfs den eingereichten Deklarationen nur bis zum $^{19}/_{31}$. März gestattet sein soll.

RUSSLAND.

Ukas, die Aufhebung der Brake für Holzwaaren betreffend.

1. Die Ausfuhr der Holzwaaren aus dem Hafen von St. Petersburg geschieht ohne Brake, wobei es den Verkäufern und Käufern anheimgestellt wird, sich wegen der Güte der Waare unter sich zu verständigen.

2. Die dabei entstehenden Streitigkeiten sollen von zwei, aus der Kaufmannschaft zu wählenden Schiedsmännern geschlichtet und im Falle diese nicht übereinkommen können, nach Art. 2175 der Handels-Verordnungen und Gesetze verfahren werden.

St. Petersburg, den 8. Januar 1847.

Ukas vom $^{14}/_{26}$. Dezember 1846, den Handel in Transkaukasien betreffend.

Im Jahre 1831 waren zur Organisirung des Handels in Transkaukasien eigene Reglements und Verordnungen erlassen worden. Da Wir gegenwärtig, in Betracht der Localverhältnisse jenes Landes, für nöthig erachten, demselben verschiedene Handels-Erleichterungen zu gewähren, so befehlen Wir:

1. In allen Transkaukasischen Häfen des Schwarzen Meeres, auch die der Nordost-Küste dieses Meeres mit einbegriffen, den hier beifolgenden, von Uns bestätigten Zolltarif einzuführen *).

2. Die Waaren-Ausfuhr von Transkaukasien ins Ausland, die Einfuhr von Persischen und Türkischen Erzeugnissen in Transkaukasien und die Waaren-Ausfuhr von da nach Rufsland, nach den gegenwärtig geltenden Vorschriften, fortbestehen zu lassen.

3. Für die von Kertsch nach Redut-Kale und Suchum-Kale und von Astrachan nach Baku gehenden Russischen Baumwollen-Fabrikate während der nächsten fünf Jahre, von 1847 an gerechnet, die Hälfte des nach dem allgemeinen Tarif für ausländisches Baumwollengespinnst erhobenen Zolles als Prämie auszuzahlen. Diese Prämie ist in den Zoll-Aemtern von Kertsch und Astrachan gegen Vorweisung von Bescheinigungen der Zoll-Aemter zu Baku, Redut-Kale und Suchum-Kale darüber, dafs die obengenannten Fabrikate wirklich nach Transkaukasien geführt worden, auszuzahlen.

4. Einen zollfreien Transit Europäischer Waaren von Redut-Kale und Suchum-Kale über Tiflis und Nachitschewan nach Persien und von Persischen Waaren aus Baku nach Redut-Kale und Suchum-Kale, auf Grund der hier beigefügten, von Uns bestätigten Vorschriften, zu gestatten.

5. Allen Handeltreibenden in Redut-Kale und Suchum-Kale das Recht zu ertheilen, dafs sie von dort Waaren zurückführen und den Zoll im Verlauf eines Jahres entrichten dürfen, ähnlich dem, wie solches durch den von Uns bestätigten Beschlufs des Minister-Comité's vom 15. September dieses Jahres in einigen Häfen des Baltischen und Weifsen Meeres gestattet ist.

6. Von allen Fahrzeugen, sowohl Russischen als fremden, die vom Ausland in die Häfen an der Ostküste des Schwarzen Meeres

*) Näheres über diesen Tarif und über die im Art. 4 erwähnten Transit-Vorschriften bleibt dem nächsten Hefte vorbehalten.

einlaufen oder von da ins Ausland absegeln, nur die Hälfte des Lastgeldes, d. h. 2½ Kopeken Silber pro Last bei der Ankunft und eben so viel bei der Abfahrt, zu erheben; dieses Geld zum Besten derjenigen Häfen, in denen es erhoben worden, zu verwenden und aufserdem die Schiffe keiner weiteren Abgabe zu unterwerfen, und

7. von der ganzen Summe der in allen Zollstätten für die nach Transkaukasien eingeführten Europäischen und Kolonialwaaren einkommenden Zollgefälle alle Jahr, vom Anfang des Jahres 1847 an gerechnet, 10 Proc. zum Besten jenes Landes abzulegen und der obersten Verwaltungs-Behörde daselbst zu übergeben, welche das Geld zur Verbesserung der Häfen und Communicationsmittel verwenden wird.

SARDINIEN.

Nach einer Verordnung des K. Rechnungshofes ist bei der Ausfuhr

	über die Seegrenze,	über die Landgrenze
von Mais für den Quintal . . .	6 Lire	4 Lire
» Maismehl » »	9 »	6 »

bis auf Weiteres zu entrichten *).

Quarantaine-Wesen.

Durch eine Verordnung der Königlichen Sanitäts-Behörde zu Genua vom 20. Januar 1847 sind die auf einer Verordnung derselben Behörde vom 15. Mai 1845 beruhenden Quarantaine-Vorschriften für den Hafen von Genua rücksichtlich der aus gewissen Häfen des Schwarzen Meeres und der Europäischen Türkei kommenden Schiffe gemildert worden.

Die gegenwärtige Lage der bezüglichen Vorschriften ist hiernach folgende, wobei, in Ansehung der vorkommenden Kunstausdrücke, auf Seite 158, Heft 2, verwiesen wird.

Es beträgt die Quarantaine gegen die Pest:

*) Der tarifmäfsige Ausgangszoll beträgt 0,05 Lire für den Quintal (100 Kilgr.).

		Kontumaz-Perioden				Dauer des Sciorino für die Effecten d. Mannschaft u. Passagiere.
		für Schiff, Mannschaft u. Passagiere an Bord.	für Personen, welche in das Lazareth eintreten		für giftfangende Waaren im Lazareth.	
			ohne Spoglio.	mit Spoglio.		
1. im Fall der patente brutta, und zwar für Schiffe jeder Herkunft:						
für Post-, Dampf- und Packetschiffe	Tage	19	17	14	25	15
für Kriegsschiffe	»	17	17	14	23	13
für Schiffe mit Pilgern .	»	25	25	.	31	21
für Handelsschiffe aller Art	»	21	17	14	27	17
2. im Fall der patente sospetta (mit der patente tocca gleichbedeutend) ebenfalls für Schiffe jeder Herkunft:						
für Post-, Dampf- und Packetschiffe	»	15	14	12	21	11
für Kriegsschiffe mit Passagieren	»	14	14	12	20	10
für Kriegsschiffe ohne Passagiere	»	12	12	.	18	10
für Schiffe mit Pilgern .	»	20	20	.	26	16
für Handelsschiffe aller Art	»	15	14	12	21	11
3. im Fall der patente netta, und zwar:						
a) für Schiffe aus den Russisch. Häfen des Schwarzen u. Azowsch. Meeres, aus Konstantinopel und den Häfen an der Westküste des Bosporus und der Dardanellen	»	7	.	.	18	6
b) für Schiffe aus andern Türk. Häfen, aus Tunis und Tripolis, und zwar:						
für Post-, Dampf- und Packetschiffe	»	12	9	.	18	9
für Kriegsschiffe . . .	»	9	9	.	15	7
für Handelsschiffe aller Art	»	12	9	.	18	9
c) für Schiffe aus Griechenland und Marocco, und zwar:						
wenn dieselben Lumpen an Bord haben .	»	7	7	.	15	5
wenn dieselben keine Lumpen an Bord haben	»	7	7	.	.	5
d) für Schiffe aus Algier, den ionischen Inseln u. Gibraltar, und zwar:						
wenn dieselben Lumpen an Bord haben .	»	7	7	.	15	5
wenn dieselben keine Lumpen an Bord haben						
e) für Schiffe von den Canarischen Inseln		freie	Prak-	tika.		

	Kontumaz-Perioden				Dauer des Sciorino für die Effecten d. Mannschaft u. Passagiere.
	für Schiff, Mannschaft u. Passagiere an Bord.	für Personen, welche in das Lazareth eintreten		für giftfangende Waaren im Lazareth.	
		ohne Spoglio.	mit Spoglio.		
f) für alle Schiffe, welche während der Fahrt Gemeinschaft gehabt haben und zwar:					
in Zeiten allgemein befriedigenden Gesundheitszustandes,					
wenn giftfangende Waaren an Bord sind Tage	12	9	..	18	9
in andern Fällen . . . »	7	7	.	.	5
in Zeiten pestart. Krankheiten,					
wenn giftfangende Waaren an Bord sind »	15	14	12	21	11
in andern Fällen . . . »	12	9	.	.	9
Die Quarantaine gegen das gelbe Fieber beträgt:					
1. im Fall der patente brutta, und zwar für Schiffe jeder Herkunft:					
für Kriegsschiffe . . . . »	8	8	.	8	6
für Handelsschiffe aller Art . . . . . »	10	9	.	10	7

2. im Fall der patente netta werden alle Schiffe, welche aus Amerikanischen zwischen dem Amazonenstrom und Labrador belegenen Häfen, einschliefslich der Antillen kommen, nach vorheriger ärztlicher Untersuchung, zur freien Praktika zugelassen, wenn durch das Attest eines Europäischen Konsuls bescheinigt ist, dafs der betreffende Hafen seit zwei Monaten vom gelben Fieber und jeder andern kontagiösen Krankheit frei war.

Es ist ferner zu bemerken:

dafs die aus Aegypten und Syrien kommenden Schiffe stets nach den Vorschriften für die patente brutta und sospetta behandelt werden;

dafs Schiffe ohne Lumpen aus Gibraltar kommend, nur dann zur freien Praktika zugelassen werden, wenn sie mit einem von dem dasigen General-Consul über den guten Gesundheitszustand in Gibraltar und Marocco ausgestellten Atteste versehen sind; haben sie daselbst giftfangende Waaren geladen, so mufs durch ein Attest der gedachten Behörde nachgewiesen werden, dafs dieselben mindestens 25 Tage lang in Gibraltar gelagert haben, widrigenfalls sie einer sechstägigen Quarantaine, jedoch ohne Ausschiffung der Waaren, unterliegen;

dafs Schiffe von den Canarischen Inseln kommend nur gegen die Bescheinigung eines daselbst residirenden Europäischen Konsuls über den vorzüglich guten Gesundheitszustand zur freien Praktika zugelassen werden.

TOSKANA.

Aufhebung der Eingangs-Abgaben für Getreide etc.

Die Eingangs-Abgaben für Weizen, Hafer, Hülsenfrüchte und andere Cerealien sind bis zum 30. Juni d. J. bei der Einfuhr zur See und zu Lande aufgehoben.

II. STATISTIK.

Handelsberichte.

Memel.

Die Handelszustände im Allgemeinen unterlagen im verwichenen Jahre sehr erheblichen Schwankungen, vornehmlich durch die eigenthümlichen Witterungsverhältnisse und den unerwarteten Ausfall der Ernte, und ferner durch die bis in den Sommer fortgesetzten Verhandlungen des englischen Parlaments über die Form des Tarifs, indem, so lange diese nicht ihr Ende erreicht hatten, die Geschäfte in einem gelähmten Zustande blieben. Der letztere Umstand influirte ganz besonders auf den Holzhandel, da eine erhebliche Zollermäfsigung vom englischen Ministerium in Vorschlag gebracht worden war, die auch endlich in der Art festgestellt wurde, dafs im April 1847, und dann wieder im April 1848 Herabsetzungen der Zölle Statt finden sollen, die, wenn sie erst in Wirksamkeit getreten, dem Geschäft einen ferneren Aufschwung geben dürften, weil sie das bisher bestehende ungünstige Verhältnifs gegen Holzwaaren, die nach England aus Britischen Kolonien importirt werden, erheblich verringern.

Von fichtenen Balken wurden im vorigen Jahre mit Ausnahme von Kron, die hauptsächlich ihren Absatz nach Irland finden, wo wegen der schlechten Ernte aber die Bauten beschränkt wurden, die überjährigen Bestände geräumt. Einige grofsartige öffentliche Bauten in England erforderten sehr ansehnliche Zufuhren; man verlangt aber mehr wie sonst lange Hölzer, die immer seltener werden. — Nach eichenen Balken war die Frage vornehmlich aus Frankreich. Für fichtene und tannene Bohlen zeigte sich ein viel geringeres Bedürfnifs, wie man erwartet hatte, und mit Berücksichtigung der hohen Preise, welche für Rundhölzer im Herbst 1845 bezahlt wurden, hinterläfst diese Branche, welche eigentlich die werthvollste ist, ansehnliche Verluste. Eisenbahnschwellen, rund und vierkantig wurden in grofsen Quantitäten nach England verladen; ihre Ausfuhr ist seit 2 Jahren auf das achtfache gestiegen. Zum Theil bestanden sie aus Zufuhren von den benachbarten Kurischen und Samogitischen Waldungen. — Der Begehr nach Stabholz war weniger grofs als sonst.

Sämmtliche Holzzufuhren stromabwärts waren durch die Elemente sehr begünstigt und kamen ungewöhnlich frühzeitig nach Rufs, von wo aus die Flössung über das Kurische Haff in dem verwichenen Jahre ungemein glücklich von Statten ging.

Die Holzzufuhr aus Polen und Rufsland*) bestand in:

	1846.	1845.	1844.
1. fichtenen Balken . . . . . in Schock zu 360 Faden = 2160 Fufs Preufs.	1672	1297	1410
2. fichtenem und tannenem Rundholz . . . . . desgl.	2510	2436	1690
3. fichtenem, schwachem Rundholz . . . . . desgl.	1400	.	.
4. eichenen Balken und Barkhölzern . . . . . desgl.	43	35	50
5. eichenen Stäben . . . . . in Schock zu 60 Stück	7292	17205	26200
6. Wagenschofs . . . . . Stück	3807	3380	1550
7. Masten und Spieren . . . . . desgl.	365	.	.
8. fichtenen Eisenbahnschwellen . . . . . desgl.	87225	.	.

Es wurden dagegen verladen:

*) Nach einer Bekanntmachung der K. Russischen Direktion der Strafsenkommunikationen etc. sind auf dem Niemen und den Volhynischen Flüssen, auf dem Oginskischen Kanal nach Kowno und über Jurburg nach Preufsen abgefertigt im Jahre 1846: 815 Barken mit Getreide, Talg, Leinsaamen und Wolle, und 1672 Flösse mit einem Waarenwerth von 4128000 R. S.

		1846.	1845.	1844.
1. fichtene Balken	Stück	108665	112230	102600
2. fichtene und tannene Planken	»	350946	425030	403900
3. » » » Dielen	»	505616	414371	490100
4. » » » Balken	»	11237	15062	18700
5. » » » Diel- und Plankenenden	»	79775	47968	47600
6. fichtene Eisenbahnschwellen	»	197447	41216	23800
7. » Ribben	»	7865	4314	3700
8. Masten, Bugsprieten und Spieren	»	1454	3015	230
9. Balkenklötze	»	7006	1683	.
10. Splitthölzer	»	1470	1263	1200
11. Butterfafsstäbe	Schock	.	6682	8100
12. Holznägel	»	614	919	203
13. fichtene Stäbe	»	238	823	180
14. eichene Barkhölzer	Stück	2713	1572	1700
15. » Balken	»	7962	11604	6600
16. » Planken	»	1722	964	2700
17. » Dielen	»	4154	2886	.
18. » Wagenschofs	»	3872	2613	3900
19. » Pipenstäbe, 6 Fufs lang	Schock	12417	14593	21500
20. » Branntweinstäbe, 5 Fufs lang	»	1133	2277	2700
21. » Oxhoftstäbe, 4 Fufs lang	»	1244	1668	2900
22. » Tonnenstäbe	»	700	4718	2400
23. » Böttcherstäbe	»	3190	908	2300
24. » Klapphölzer, 5 Fufs lang	»	847	527	460
25. Lindene Balken	Stück	192	96	.
26. » Planken	»	1630	220	.
27. » Dielen	»	4691	.	.
28. Eschene Planken und Dielen	»	1439	.	.

Getreide konnte wegen der mangelhaften Ernte des Jahres 1845 keine bedeutende Rolle für den hiesigen Export-Handel spielen. In der ersten Hälfte des Jahres beschränkte sich der Umsatz fast ganz auf die Bedürfnisse des Orts und der Umgegend. Späterhin, auf die Nachrichten von einer mangelhaften Ernte im westlichen Europa, fanden Verschiffungen nach Holland und Belgien Statt. Einiges ist von Roggen auch im Tausch gegen Heringe von Norwegischen Käufern entnommen worden. Seitdem die zollfreie Getreideeinfuhr über die Landgrenze aus Rufsland gestattet worden, ist die Zufuhr aus Samogitien ansehnlich gewesen. Das Ergebnifs der letzten Ernte scheint im Allgemeinen, mit Ausnahme der Hülsenfrüchte, in den diesen Platz mit Getreide versorgenden Provinzen im vorigen Jahre mangelhaft gewesen zu sein. Kartoffeln sind hier nicht als krank im eigentlichen Sinne geschildert worden, obgleich sich hin und wieder Fäulnifs unter denselben einstellt. Durchschnittlich dürfte der Ertrag derselben nicht das dritte Korn übersteigen. Der jetzige Preis erhebt den Verbrauch zu einem Luxusartikel. Brennereibesitzer haben bereits aufgehört, Kar-

toffeln zur Spiritusfabrikation zu verwenden und ziehen es vor, hierzu Roggen zu benutzen.

An Getreide wurden ausgeführt:

		1846.	1845.	1844.
1. Weizen	Schfl.	25500	.	23107
2. Roggen	»	127080	.	222000
3. Gerste	»	2460	.	294000
4. Hafer	»	17760	.	53600
5. Erbsen	»	4260	480	1680
6. Wicken	»	3120	.	41

Am Schlufs des Jahres 1846 waren

die Bestände von Weizen . . . . . 9000 Schfl.
» Roggen . . . . . 19200 »
» Gerste . . . . . 3600 »
» Hafer . . . . . 23400 »

Von Leinsaamen waren bedeutende Vorräthe schlechter Qualität aus der Ernte von 1844 vorhanden, die den Eigenthümern theuer einstanden. Erst im Herbst vorigen Jahres stellte sich Spekulation hierauf ein, und es wurde in Folge dessen der gröfsere Theil der so lange festgelegenen Vorräthe zu allmählig steigenden Preisen verkauft und nach Belgien, Holland, England und Pommern versandt. Die in Tilsit errichteten Oel-Dampfmühlen, zu denen sich in Memel selbst im vorigen Jahre ein bedeutendes Etablissement dieser Art gesellt hat, erfordern zu ihrem Betriebe den gröfseren Theil des Erzeugnisses, welches stromabwärts und aus dem benachbarten Polen und Rufsland zu Markt gebracht wird. Man kann das Bedürfnifs dieser Mühlen auf c. 2500 Lasten jährlich schätzen. Demnach verbleibt zur überseeischen Verschiffung ein nicht erheblicher Ueberschufs, welcher sich jährlich vermindern wird, wenn, wie zu vermuthen ist, die inländischen Oelschlägereien sich eines vortheilhaften Absatzes zu erfreuen haben. Das diesjährige Leinsaatgewächs ist gröfstentheils von sehr guter Qualität. — In Säesaat ist in diesem Herbst wenig Geschäft gewesen, weil es in Memel nicht möglich war, diese Waare im Verhältnifs zu den viel billiger angelegten Rigaer Preisen zu stellen.

Die Leinsaat-Ausfuhr bestand in

		1846.	1845.	1844.
Schlagleinsaat . . .	Lasten	2957	2087	4333
Säeleinsaat	Tonnen	4273	12735	1280

Vorrath ist am Schlufs des Jahres geblieben 2230 Lasten Schlagleinsaat.

Die Oelkuchen aus den Oelschlägereien der Provinz kommen meistens in Memel zur Verschiffung nach England. Die Frage danach ist ab und zu, besonders im Herbst, bedeutend gewesen. Es sind im Jahre 1846 ausgeführt 47682 Ctr., dagegen 35010 Ctr. im Jahre 1845, und 29950 Ctr. im Jahre 1844.

Das Erzeugnifs von Flachs war im Jahre 1845 der Quantität nach sehr gering ausgefallen, sowohl in dem benachbarten Samogitien, als auch in den Provinzen, welche die benachbarten Häfen versorgen. Da in Folge dessen die Ankäufer die Preise hoch anlegen mufsten und wegen kombinirter Ursachen in Schottland, wohin der Absatz von Memel aus hauptsächlich gerichtet ist, die Preise fielen, so ging das Frühjahr, die erste Hälfte des Jahres, fast geschäftslos vorüber. Erst gegen den Herbst wurde der Verkehr bedeutender und nahm ganz am Schlusse des Jahres noch mehr zu. Das Gewächs des verwichenen Jahres, welches nun allmählig zu Markt geführt wird, ist von ganz vorzüglicher Qualität und in Quantität dürfte es doppelt so reichlich als im vorhergehenden Jahre sein. Auch nach Frankreich sind einige Posten Flachs verladen worden. — Der Begehr nach Flachsheede für Schottische Häfen war ziemlich anhaltend. — Von Hanf finden fast nie bedeutende überseeische Versendungen hier Statt, und der gröfsere Theil der Zufuhr wird für die Rhederei des Orts gebraucht. Die Ausfuhr betrug:

		1846.	1845.	1844.
an Flachs	Centner	52069	94305	108843
» Flachsheede .	»	4747	9272	13548
» Hanf	»	267	327	1517

Vorrath an Flachs ist geblieben 30750 Ctr.

Sehr ansehnliche Verladungen von Kalbfellen finden in Memel alljährlich Statt, besonders nach den englischen Märkten, und die dortigen Kaufleute pflegen nicht allein alle im benachbarten Samogitien aufzubringende Waare zu erhandeln, sondern dehnen ihre Geschäfte auch auf die nächsten Preufsischen Provinzen, selbst jenseits Königsberg aus. — Rindhäute mufsten in diesem Jahre mit erheblichem Verlust realisirt werden. — Es wurden ausgeführt:

	1846.	1845.	1844.
Kalbfelle. . . . Stück	167081	209792	173674
Ziegenfelle. . . »	4728	27905	13154
Rindshäute . . »	4685	194	6000

Bestand sind nur 2500 Stück Rindshäute geblieben.

Zu den unwichtigeren Exportartikeln gehören endlich noch Knochen, Borsten, Kuhhaare, Federn, Federposen, und altes Tauwerk.

Die bedeutendsten Einfuhr-Artikel sind Heringe, Steinkohlen und Salz.

An Heringen gingen 1846 ein:

Norwegische	26890	Tonnen
Schottische und Holländische .	933	»
im Ganzen	27823	»
im Jahre 1845	19816	»
» » 1844	22822	»

Steinkohlen wurden im Ganzen 861 Keel oder 206000 Tonnen, also 56 Keel oder 13440 Tonnen mehr wie im Jahre 1845 angebracht. Da die nach Landesprodukten eingehenden Schiffe diesen Artikel zu einer sehr billigen Fracht liefern können, so stellt sich in Memel der Preis der Steinkohlen sehr niedrig.

Von Salz wurden 2783 Lasten für das Königliche Magazin, und für den kaufmännischen Transit das sehr bedeutende Quantum von 255270 Ctr. oder — die Last zu 40 Ctr. — 6382 Lasten eingeführt. Von letzterem blieben im Bestand 123795 Ctr. — Seitdem die Regierung den Transithandel mit Salz dem kaufmännischen Verkehr freigegeben hat, ist diesem Geschäftszweig ein Aufschwung gegeben worden, der bei weitem übersteigt, was man davon erwartet hatte. Der vornehmliche Grund der Vermehrung des Salz-Transits liegt darin, dafs früher jeder Käufer aus dem Königlichen Magazine gleich baare Zahlung leisten mufste, während der Kaufmann, je nachdem der Käufer sicher erscheint, auf Kredit giebt, öfter auch gegen die von Rufsland oder Polen zu beziehenden Waaren ein Barattgeschäft macht. Die Freigebung dieses Handels ist um so mehr als eine Wohlthat zu erkennen, als die Schiffe durch den Salzimport eine Rückfracht gewinnen, durch welche andere Geschäftsverhältnisse, mit denen sie kombinirt ist, wesentlich erleichtert werden.

Die Schiffsfrachten haben gegen das vorhergehende Jahr, im Ganzen genommen, keine erheblichen Veränderungen erfahren. Die Frachtsätze nach der englischen Ostküste, welche mehr oder weniger als Norm für die andern angenommen werden können, gingen schon

im April von c. 21—22 S. per Load, womit selbige zuerst angefangen hatten, allmälig bis auf 16 S. herunter. Im Juni wichen sie sogar noch unter diesen Punkt zurück, worauf es schon fast gar nicht mehr möglich ist, die Kosten zu decken und wobei kleinere Schiffe offenbaren Verlust erleiden. Dieses Sinken wird vornehmlich der Konkurrenz der Mecklenburgischen, Hannoverschen, Oldenburgischen und Hanseatischen Schiffe zugeschrieben.

	1846.	1845.	1844.
Es gingen ein, Schiffe	734	708	765
mit einer Lastenzahl . .	101945	92096	98828
darunter Preufs. Schiffe	453	496	376
Es gingen aus, Schiffe	726	716	795
mit einer Lastenzahl . .	99988	94347	104540

Die Rhederei von Memel bestand am Schlufs des Jahres 1846 aus 86 Seeschiffen mit 17225 Normallasten, und 4 Dampfschiffen mit 153 Normallasten und 190 Pferdekraft. Es waren im Laufe des Jahres hinzugekommen 8 Schiffe von 1951 Lasten durch Neubau, und 3 Schiffe von 435 Lasten, so wie ein Dampfschiff von 49 Lasten und 60 Pferdekraft durch Ankauf. Dagegen wurden 5 Seeschiffe mit 820 Lasten verloren. Am Ende des Jahres 1843 gehörten zur dortigen Rhederei aufser drei Dampfbooten nur 76 Seeschiffe mit 14773 Lasten.

Danzig.

Nachdem im Jahre 1844 bei grofser Zufuhr an Getreide aus Polen, und einer günstigen Ernte in England sehr beträchtliche Vorräthe von Weizen auf den Speichern zurückgeblieben waren, welche bedeutende Anforderungen für die den Verkäufern geleisteten Vorschüsse zu vertreten hatten, gewann der Getreidehandel schon im Laufe des Jahres 1845 eine vortheilhafte Gestalt, da ungewöhnliche Witterungsverhältnisse die Ernte in Europa zu gefährden schienen, und die Spekulation wurde um so mehr rege, als die Zufuhren aus Polen, wo die Ernte im Jahre 1844 schlecht ausgefallen war, weit hinter dem gewöhnlichen Betrag zurückblieben. Während in den vorhergehenden Jahren an 30000 bis 40000 Last aus Polen eingegangen waren, wurden im Jahre 1845 nur 7355 Last Weizen und 158 Last Roggen zugeführt. Die Getreidevorräthe konnten daher zu guten Preisen realisirt werden. Dasselbe Verhältnifs hat im verflossenen Jahre

in noch verstärktem Maafse fortgedauert. Obwohl der Frühling und Sommers Anfang eine der gesegnetsten Ernten erwarten liefs, und allen Verkehr im Getreidehandel hemmte, so schwanden die darauf gegründeten Hoffnungen doch schon im Monat August, als die Wirkungen einer ungewöhnlichen Dürre und Hitze zuerst Besorgnisse erregten. Die Spekulation wurde belebt und die Weizenvorräthe räumten sich, wenn auch nur zu sehr mittelmäfsigen Preisen. Von Weizen ist Ende des Jahres 1846 nur 8064 Lasten vorräthig geblieben, während der Bestand am Anfang des Jahres 1845 — 40881 Lasten betrug. Die Zufuhr aus Polen war im verflossenen Jahr noch geringer als im Jahre 1845, und es entstand dadurch eine Lücke im Geschäftsverkehr, welche man bei der steigenden Nachfrage lebhaft beklagen mufste. Von den 9074 Last Weizen und 1882 Last Roggen, welche stromwärts dem Platze zugefahren wurden, kamen nur 3409 ½ Last Weizen und 37 Last Roggen aus Polen: das Uebrige hat das eigene Land des Stromgebiets der Weichsel geliefert. Der am Schlufs des Jahres noch vorhandene Vorrath wird wohl gänzlich im nächsten Frühjahr vorzüglich nach England und zum Theil auch nach Frankreich verschifft werden: es wird aber auch an Zufuhren in diesem Jahre nicht fehlen, denn wenn auch die Berichte aus Polen über die Roggenernte theilweise klagen, so sind sie doch, was den Weizen anbetrifft, fast allgemein günstig und die jetzt schon hohen und noch steigenden Preise werden grofse Anstrengungen zur Anfuhr hervorrufen.

Der Umfang des Getreideverkehrs in den letzten drei Jahren ergiebt sich aus folgender Uebersicht.

	Weizen.			Roggen.			Gerste, Hafer, Erbsen und Saaten.		
	1844.	1845.	1846.	1844.	1845.	1846.	1844.	1845.	1846.
Vorrath am Anfang d. Jahres Lasten	32164	40881	22138	3094	2888	268	1342	913	553
Zufuhr, stromwärts . . . . . »	54007	17270	9074	20174	3693	1882	4520	2277	2456
Summa »	86171	58151	31212	23268	6581	2150	5862	3190	3009
Davon seewärts ausgeführt . . . »	46061	34106	24768	17478	1805	864	4691	1222	1402
Es müssen also a. Ende d. Jahres vorräthig sein. »	40110	24045	6444	5790	4776	1286	1171	1968	1607
Der wirkliche Bestand war aber »	40881	22138	8064	2888	268	141	913	553	1419

Die Abweichung des wirklichen Bestands erklärt sich einerseits durch die nicht unbedeutende, unter keiner Controle stehende Landzufuhr, nicht allein aus dem Inlande, sondern auch von den fast in jedem Jahre einfrierenden nach Danzig bestimmten Stromfahrzeugen, deren Ladung alsdann zu Lande hinbefördert wird; andrerseits durch den Verbrauch in der Provinz selbst.

Im Holzhandel hat, wie im vorhergehenden Jahre, eine aufserordentliche Thätigkeit geherrscht, indem neben dem gewöhnlichen Absatze der starke Begehr nach Eisenbahnschwellen befriedigt werden mufste. Der gröfste Theil der Holzvorräthe wurde in dieser Gestalt verschifft. Da hierzu auch Bäume von geringeren Dimensionen, wie sonst das Ausland verlangt, Anwendung finden, so hat Polen wieder gezeigt, was seine Wälder vermögen, wenn gleich aus dem jugendlichen Alter der in letzter Zeit in grofsen Quantitäten zukommenden Bäume ein starkes Diskontiren der Zukunft sich abnehmen läfst.

Auf der Weichsel wurden zugeführt:

		1844.	1845.	1846.
1. Fichtene Balken	Stück.	105831	114628	350489
2. Fichtene Rundhölzer	»	68014	121323	146283
3. Fertig gearbeitete Eisenbahnschwellen	»	.	2112	150583
4. Eichene Balken	»	1925	.	4146
5. Eichene Bohlen	»	.	324	1857
6. Eichene Planken	»	10283	8338	36674
7. Eichene Stäbe	Schock.	8316	4223	8485
8. Bandstöcke	»	3250	5337	10001

Dagegen wurden verschifft:

			im Ganzen.	Darunter nach Grofs-Britann.	Darunter nach Frankreich.	Darunter nach Holland.
1. Masten und Bugsprieten	Stück	1844	246	37	63	12
		1845	383	19	302	.
		1846	354	71	254	1
2. Eichene Balken u. Blöcke	»	1844	4147	1108	640	67
		1845	3125	160	617	.
		1846	2386	653	921	.
3. Fichtene Balken u. Blöcke	»	1844	124770	84970	26210	9784
		1845	151965	128924	13016	3328
		1846	157482	119525	24877	6544
4. Bohlen, Bretter u. Stäbe.	Schiffslast	1844	26960	14320	4152	4264
		1845	20538	14530	2035	730
		1846	19705	10392	3820	1173

Auch für die Verschiffungen des bevorstehenden Sommers werden schon grofse Aufträge auf Eisenbahnschwellen jetzt in Arbeit ausgethan, und es ist insbesondere als eine grofse Wohlthat für die arbeitende Klasse zu erkennen, dafs der zugenommene Umfang des Holzgeschäfts einigermaafsen die Lücke ausgefüllt hat, welche die grofse Verringerung der Getreidezufuhren sehr fühlbar machte. — Die Rhederei hat ebenso bei den grofsen Holzverschiffungen ihre Rechnung gefunden, und sieht sich zu weiterem Schiffsbau ermuthigt. In der technischen Geschicklichkeit dieses Gewerbes sind in letzter Zeit in Danzig grofse Fortschritte gemacht worden, und es werden jetzt dort so schöne und tüchtige Schiffe gebaut, als irgendwo man sich dessen rühmen kann. Die Binnenhölzer dazu, sonst von der Umgegend geliefert, welche nunmehr aber daran erschöpft ist, werden jetzt in viel besserer Qualität, freilich aber auch zu viel höheren Preisen aus den fernen Gegenden Polens bezogen.

Der Waarenhandel ist im vorigen Jahre in Danzig im Allgemeinen von wesentlich geringerem Umfange als im Jahre 1845 gewesen. Fast durchgängig zeigt sich in den Hauptartikeln eine Verminderung der Einfuhr, während das aus dem Jahre 1845 gebliebene Lager von Waaren durchschnittlich nicht gröfser, als das am Schlusse des vorhergehenden Jahres anzunehmen ist, und ohne dafs etwa diese Abnahme der Einfuhr durch eine geringere Wiederausfuhr ausgeglichen wäre. Es sind von den wichtigeren Einfuhrgegenständen namentlich folgende zu erwähnen:

	1845.	1846.
Kaffee	15521 Ctr.	12904 Ctr.
Gewürze	3470 »	2455 »
Reis	5368 »	2661 »
Südfrüchte . . .	3146 »	2255 »

Die Ursache dieser Erscheinung liegt nicht im Mangel an Geschäftsthätigkeit, da die Conkurrenz in diesen Branchen eher zu- als abgenommen hat, sondern vielmehr in dem unter dem gröfseren Theil der Bevölkerung vorherrschenden Nothstand, der schon im Jahre 1845 eingetreten war, seine Wirkung aber vornehmlich in dem eben abgelaufenen Jahre geäufsert hat. Der geringere Absatz bezieht sich daher vorzugsweise auf diejenigen Artikel, welche in den wohlhabenderen Klassen zur Consumtion kommen. Allerdings dürften bei einzelnen Artikeln gleichzeitig auch die in andern Veranlassungen begründeten Conjuncturen nachtheilig auf den Umsatz eingewirkt haben, wie z. B.

beim Reis die bedeutende Preissteigerung, welche diese Waare seit Mitte 1845 erfahren hat.

Von Tabaksfabrikaten wurden im vorigen Jahre 1140 Ctr. eingeführt, und davon 664 Ctr. nach Polen spedirt, so dafs zum inneren Verbrauch nur 476 Ctr. verblieben. Im Jahre 1845 dagegen gingen 1159 Ctr. ein, und davon transitirten 407 Ctr. nach Polen, daher 752 Ctr. im Inlande verbraucht wurden. Da aber die Zunahme der Consumtion in diesem Artikel nicht zu bezweifeln ist, so darf man aus der Verminderung des Gebrauchs ausländischer Tabaksfabrikate auf Verbesserung und Zunahme der inländischen Tabaksfabrikation schliefsen.

Die Zufuhr an Heringen betrug 78516 Tonnen, wovon 69707 Tonnen von Norwegen und 6184 Tonnen von England kamen; sie war um 9230 Tonnen stärker als im Jahre 1845, welche Zunahme durch den besonders guten Fang an der Norwegischen Küste veranlafst wurde. Der gröfsere Vorrath hat aber auch eine vermehrte Ausfuhr nach Polen, nemlich 36524 Tonnen — 34926 Tonnen im Jahre 1845 — und einen viel bedeutenderen Bestand am Schlusse des Jahres zur Folge gehabt.

Dafs im Jahre 1846 an neuem Eisen nur 4222 Ctr., im Jahre 1845 aber 152053 Ctr. importirt wurden, beruht hauptsächlich in der im letzteren Jahre stattgefundenen grofsen Einfuhr von Eisenbahnschienen für Polen, welche im Jahre 1846 gefehlt hat. — Von altem Eisen für die Hämmer gingen im vorigen Jahre 83989 Ctr. ein, darunter von den Hansestädten 15563 Ctr., von Dänemark 7876 Ctr., von Holland 45856 Ctr. und von Grofsbritannien 12605 Ctr. Im Jahre 1845 wurden nur 55444 Ctr. eingeführt, weil damals die noch vor der höheren Besteuerung dieses Artikels reichlich mit Vorräthen versorgten Läger eine gröfsere Zufuhr entbehrlich gemacht haben.

Aus transatlantischen Ländern war nur eine Ladung Rohzucker von Westindien mit 5843 Ctr. eingegangen.

Die Beschäftigung der Rhederei und der Antheil der verschiedenen Nationen in diesem Verkehr ergiebt sich aus folgender Uebersicht:

Nationalität der Schiffe.	1846. eingegangen. Beladene Sch. Zahl.	Lastengröfse.	Ballast-Schiffe. Zahl.	Lastengröfse.	ausgegangen. Beladene Sch. Zahl.	Lastengröfse.	Ballast-Sch. Zahl.	Lastengröfse.	1845. eingegangen. Beladene Sch.	Ballast-Sch.	ausgegangen. Beladene Sch.	Ballast-Sch.	1844. eingegangen. Beladene Sch.	Ballast-Sch.	ausgegangen. Beladene Sch.	Ballast-Sch.
1. Preufsen	326	30414	387	68985	692	93348	18	636	320	397	717	8	223	371	632	3
2. Hansestädte	7	254	1	179	8	542	.	.	1	.	1	.	3	6	9	.
3. Dänemark	17	919	10	884	21	1604	5	152	13	11	21	3	17	52	71	.
4. England	38	4087	98	11667	136	15637	.	.	53	107	160	.	47	209	256	3
5. Hannover	39	2383	71	3616	111	6511	.	.	59	74	132	.	50	77	125	.
6. Holland	50	3029	79	5515	129	7975	.	.	50	77	123	4	79	230	314	.
7. Mecklenburg	1	164	72	9943	74	11121	.	.	4	14	17	.	.	16	16	.
8. Norwegen	128	3872	6	796	42	2643	93	2714	112	.	48	63	122	49	172	.
9. Oldenburg	14	750	11	501	25	1313	.	.	23	19	42	.	13	24	37	.
10. Frankreich	7	378	.	.	7	362	.	.	5	.	4	1	4	.	4	.
11. Rufsland	2	239	.	.	2	230	.	.	3	1	1	2	3	.	4	3
12. Schweden	12	487	1	90	13	837	.	.	13	.	2	11	20	4	14	10
13. Belgien	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.
Summa	641	46976	736	102176	1260	142132	116	3502	657	700	1269	92	581	1038	1654	19
im Jahre 1845	657	49858	700	81561	1269	134364	92	3215								
» » 1844	581	38007	1038	116936	1654	158581	19	1161								

Bemerkenswerth bei dieser Vergleichung dürfte vornehmlich erscheinen die geringe Theilnahme der Hanseatischen Rhederei an dem Danziger Handel, die Abnahme der Englischen Schiffe in den letzten Jahren und die auffallende Zunahme der Mecklenburgischen Schiffe, welche in den Exporten von Danzig nach England Beschäftigung gesucht haben. Dafs in den zwei letzten Jahren mehr als gewöhnlich Schiffe mit Ballast ausgegangen sind, rührt vornehmlich von den Norwegischen Schiffen her, welche Heringe zugeführt hatten.

Die Stromschiffahrt war im vorigen Jahre offen vom 13. März bis 10. Dezember; es kamen stromwärts in Danzig an

–	1846.	1845.	1844.
1. Oderkähne	973	1443	1802
2. Jadwiegen	142	99	202
3. Jachten	77	97	83
4. Dubasse	157	116	128
5. Galler	125	108	1201
6. Holztraften	1806½	1143	934
bemannt mit Schiffern	1621	1875	2477
und Leuten	13860	9827	18988

Pernau.

Von den Preufsischen Häfen steht nur Stettin mit Pernau in direkter Verbindung. Es entsendet dahin regelmäfsig eine Partie Wolle (im Jahre 1844: 3462 Pud, 1845: 267 Berk.*), 1846: 2215 Pud) gelegentlich auch Getreide, Maschinen, Farbwaaren, und erhält regelmäfsig mehrere Ladungen Säeleinsaat. Dieser Verkehr ist in den letzten Jahren, was die Einfuhr nach Stettin anlangt, ausschliefslich, was die Ausfuhren betrifft, nur zum Theil unter Preufsischer Flagge betrieben worden. Unter Preufsischer Flagge

gingen ein	gingen aus
1844: 11 Schiffe, davon 1 mit Wolle aus Stettin, 1 mit Salz aus Liverpool, die übrigen in Ballast;	10 Schiffe, davon 9 nach Stettin mit Leinsaat, 1 in Ballast;
1845: 13 Schiffe, davon 1 mit Wolle aus Stettin, die übrigen in Ballast;	14 Schiffe, davon 13 nach Stettin mit Leinsaat, 1 in Ballast;
1846: 13 Schiffe, wie im Jahre 1844.	12 Schiffe, davon 11 nach Stettin mit Leinsaat, 1 in Ballast.

*) zu 10 Pud.

An Schiffen aller Nationen waren eingegangen: 1844: 78, 1845: 82, 1846: 77.

Verschifft wurden:

		1844.		1845.		1846.	
		im Ganzen.	nach Preussen.	im Ganzen.	nach Preussen.	im Ganzen.	nach Preussen.
Flachs	Berk.	26284	1	20672	2	15777	7
Flachsheede	»	4035	—	5394	—	3242	—
Hanf	»	169	—	65	—	30	—
Säeleinsaat	Tonnen	13126	13126	15455	15455	15354	15148
Schlagleinsaat	Twt.	4980	—	2156	—	1270	—
Roggen	»	—	—	—	—	10884	4
Gerste	»	—	—	—	—	622	—
Hafer	»	—	—	—	—	103	—
Oelkuchen	Stck.	71557	—	52090	—	68000	—
Bretter	»	3256	—	8295	—	4891	—

Die Preise der Säeleinsaat standen im verflossenen Jahre auf 5 R. 90 K. S. für die Tonne; die Preise des Flachses sanken von 35 bis 31 R. S. auf 29 bis 45 R. S. Den Ertrag der letzten Flachsernte schätzt man um ein Drittheil bedeutender, als denjenigen der vorhergehenden Ernte; die Qualität wird als ausgezeichnet gerühmt.

Carlskrona.

In den Hafen von Carlskrona liefen aus Preufsischen Häfen ein:
im Jahre 1844 2 Schiffe mit Eichenholz,
» » 1845 3 » » » 1 Schiff mit Weizen,
» » 1846 6 » » »
mit Ausnahme eines im Jahre 1846 aus Colberg kommenden Schiffes, sämmtlich aus Stettin; und es gingen nach Preufsischen Häfen aus:
im Jahre 1844 1 Schiff mit Alaun nach Königsberg,
» » 1846 1 » » Eisen » Pillau.

Preufsische Schiffe haben in den Jahren 1844 und 1845 den Hafen von Carlskrona nicht besucht; im Jahre 1846 gingen zwei Preufsische Schiffe, eins aus Colberg, eins aus Stettin dort ein, welche in Ballast wieder versegelten.

Flensburg.

Flensburg bezieht aus Preufsischen, namentlich den Pommerschen Häfen: Bauholz, Stab- und Spanholz, Glas und Glaswaaren, Landtaback, Hülsenfrüchte, Sämereien, Leinen, und versendet dorthin, vor-

zugsweise nach Stettin, Farbholz, Reis, Kaffee, Rum, Felle, Butter. Im Jahre 1844 wurde dieser Verkehr durch 6 Preufsische und ein Flensburger Schiff vermittelt, welches regelmäfsig mehrere Fahrten zwischen Flensburg und Stettin machte; im Jahre 1846 durch zwei Mecklenburger und vier Flensburger Schiffe. In Beziehung auf das Jahr 1845 fehlen die Nachrichten.

Die Gesammt-Einfuhr von Flensburg betrug im Jahre 1846:

Weizen	11176 Tonnen.	Leinsaat	56008 Tonnen.
Roggen	14754 »	Rapssaat	20596 »
Gerste	24169 »	Steinkohlen . .	38537 »
Hafer	13618 »	Salz	4320 »
Buchweizen	2016 »	Kartoffeln . . .	12070 »
Erbsen und Wicken	3860 »	Reis, ungeschält	3300 »
Graupen und Mehl	4558 »		

Ueber die sonstigen Einfuhr-Artikel liegen keine Angaben vor.

Wismar.

Ungeachtet einer nicht ergiebigen Getreide-Ernte in Mecklenburg betrug die Getreide-Ausfuhr von Wismar im Jahre 1846, in Folge der aufserordentlichen Konjunkturen, erheblich mehr als in den Vorjahren. Es wurden verschifft:

		1844.	1845.	1846.
Weizen	Lasten	2350	3196	3417
Roggen	»	263	1273	1862
Gerste	»	1137	575	573
Hafer	»	—	26	64
Hülsenfrüchte .	»	885	780	547
Oelsaat	»	231	181	357
Buchweizen . .	»	—	29	17

Die Verschiffungen erfolgten im Jahre 1844 auf 223, 1845 auf 237, 1846 auf 338 Schiffen, unter welchen im letzteren Jahre noch nicht ein Viertheil, in den Vorjahren über ein Drittheil der Mecklenburgischen Rhederei angehörten.

Die Wismarschen Schiffe haben in neuerer Zeit mit gutem Erfolge Frachten im Schwarzen Meere gesucht.

Preufsische Schiffe besuchen den Hafen von Wismar nur selten. In jedem der drei letzten Jahre ist nur ein Schiff unter dieser Flagge dort eingelaufen; diese Schiffe kamen von und gingen nach Preufsischen Häfen.

K i e l.

In den Hafen von Kiel gingen ein:

im Jahre 1844: 2331 Schiffe,
» » 1845: 2971 » mit 33684 Kommerz-Lasten,
» » 1846: 3054 » » 28393 »

darunter befanden sich fremde Schiffe:

im Jahre 1844: 114 mit 5955 Kommerz-Lasten,
» » 1845: 182 » 9439 »
» » 1846: 163 » 9264 »

Durch den Schleswig-Holsteinischen Kanal gingen im Jahre

	1844.	1845.	1846.
Dänische Schiffe . . .	2205	2224	2290
fremde » . . .	1524	1507	1729
zusammen Schiffe	3729	3731	4019

Seewärts wurden verschifft:

		1844.	1845.	1846.
Weizen	Tonnen	13780	21977	14321
Roggen	»	3150	7566	11620
Gerste	»	29980	13560	12272
Hafer	»	2860	2177	4356
Hülsenfrüchte .	»	2180	2395	6891
Rapssaat . . .	»	1900	—	4627
Oelkuchen . .	Pfd.	4412650	3475000	3919621
Thierknochen .	»	224000	418350	124500

Die landwärts auf der Eisenbahn theils zum innern Verbrauch, theils zur weiteren Ausfuhr, nach Altona und Hamburg versendeten Getreide-Mengen werden für jedes der beiden letzten Jahre auf 200000 Tonnen geschätzt; allein in den vier letzten Monaten des Jahres 1846 beliefen sie sich auf 114000 Tonnen.

Durch den Schleswig-Holsteinischen Kanal wurden im Jahre 1846 an Rapssaat geführt:

nach den Niederlanden von inländischen Plätzen 14940 Tonn.
» ausländischen » 2252 » 17192 Tonn.
» Grofsbritannien » inländischen » 5560 »
» ausländischen » 1110 » 6670 »
» Belgien . . . . . » inländischen . . . . . 3105 »
» Altona . . . . . 650 »
» Bremen . . . . . 323 »
zusammen 27940 Tonn.

Die Getreide-Ernte war im Jahre 1846 in den Herzogthümern nur sehr mäfsig ausgefallen; in Dänemark hatte sich das Verhältnifs günstiger gestaltet, wie die ziemlich bedeutenden Zufuhren, welche im Laufe des Spätherbstes von dort eintrafen, und die nach eröffneter Schiffahrt noch erwartet werden, hinlänglich beweisen. Für Weizen stieg der Preis, welcher sich bis zum September zwischen 15 und 16 Mark für die Tonne gehalten hatte, bis Mitte December auf 18 Mark 8 Sch., später auf 22 Mark; für Roggen von 12 Mark im Juli und August bis auf 18 Mark und 18 Mark 8 Sch.; für Gerste von 8 Mark zur Zeit der Ernte auf 10, 12, 13, selbst 15 Mark, bis die von der Britischen Regierung in Antrag gebrachte Zulassung des Zuckers in den Britischen Brauereien die Preise auf 12 und 12 Mark 8 Sch. drückte; für Hafer von 7 Mark und 7 Mark 8 Sch. zur Zeit der Ernte, in Folge von Aufträgen aus Grofsbritannien, auf 9 Mark; endlich für Erbsen von 13 Mark auf 16 bis 17 Mark.

Die Ernte von Kartoffeln gab ein noch ungünstigeres Resultat, als im Vorjahre; meistentheils ist kaum die Aussaat wieder gewonnen.

Von Rapssaat war die Ernte günstig; die Preise stiegen von 14 und 15 Mark auf 19 Mark.

Holsteinische Butter war wiederum, namentlich für Grofsbritannien, sehr gefragt; die Versendungen erfolgten wie gewöhnlich über Hamburg. Gesalzenes Ochsenfleisch und Speck in Tonnen ist nur in geringen Quantitäten ausgeführt, desto mehr frischer Speck und Schwarzvieh nach Hamburg.

Der Verkehr mit Transitgütern nach Kopenhagen und den Inseln ist wiederum sehr lebhaft gewesen; auch sind mehrere Abladungen nach Petersburg, Stockholm und Finnland über Kiel gemacht. Der Transitverkehr mit dem Auslande ist indessen immer noch nicht so bedeutend, als sich bei der billigen und schnellen Beförderung auf der Altona-Kieler Eisenbahn erwarten liefse.

Aus Preufsischen Häfen erhält Kiel: Getreide, Nutzholz, Brennholz, Leinwand u. s. w., und entsendet dahin: Viktualien, Oelsaat, Oel, altes Eisen u. s. w. Der Verkehr ist nicht von grofser Ausdehnung; er wurde vermittelt:

		von Preufsen nach Kiel	von Kiel nach Preufsen
im Jahre	1844 durch	20 Schiffe	15 Schiffe,
» »	1845 »	11 »	9 »
» »	1846 »	6 »	6 »

Die Abnahme der in den letzten beiden Jahren in Kiel eingegangenen Schiffe hat in der Verminderung der Getreidefuhren aus den Preufsischen Häfen ihren Grund.

Preufsiche Schiffe

	gingen ein:	gingen aus:
1844.	4 aus Preufsen mit Oelsaat und Holz.	3 nach Preufsen mit Getreide.
		3 in Ballast.
	1 aus Petersburg m. Stückgütern.	
	1 in Ballast.	
1845.	3 aus Preufsen mit Holz.	1 nach Preufsen mit Getreide.
	2 » Liverpool mit Salz.	1 » den Niederlanden desgl.
	2 in Ballast.	1 » Petersburg m. div. Waaren.
		3 in Ballast.
1846.	1 aus Preufsen mit Holz.	1 nach Preufsen mit Getreide.
	1 » Liverpool m. Salz.	3 in Ballast.
	2 in Ballast.	

Anzahl und Geschäftskreis

der auf Preufsischen Handelsplätzen angestellten öffentlichen Mäkler.

Provinz.	Stadt.	Bezeichnung der Mäkler nach ihren Geschäftszweigen.	Zahl.
I. Preufsen.	1. Königsberg.	1. Wechsel- u. Species-Mäkler . 4	
		2. Gran- u. Waaren Mäkler . . 6	
		3. Material-Waaren-Mäkler . . . 1	
		4. Holz-Mäkler u. Braker . . . 1	
		5. Schiffs-Mäkler u. Abrechner. 2	14
	2. Memel.	1. Wechsel-, Geld- u. Waaren-Mäkler 3	
		2. Schiffs-Mäkler u. Abrechner. 3	6
	3. Tilsit.	Geld-, Wechsel- u. Waaren-Mäkler	4
	4. Danzig.	1. Gewürz- u. Spezerei-, Fracht- u. Wechsel-Mäkler. 3	
		2. Wechsel-Mäkler 3	
		3. Gewürz- u. Spezerei-Mäkler. 1	
		4. Fracht-Mäkler. 3	
		5. Getreide-Mäkler. 6	
		6. Wein-Mäkler 1	17
	5. Elbing.	1. Schiffs-Mäkler u. Abrechner. 1	
		2. Mäkler für alle übrigen Handelsgeschäfte 3	4
	6. Thorn.	Waaren-Mäkler.	2
		Summa	47

Provinz.	Stadt.	Bezeichnung der Mäkler nach ihren Geschäftszweigen.	Zahl.
		Transport	47
II. Posen.	Posen.	1. Produkten-Mäkler 17	
		2. Schiffs-Mäkler 3	20
III. Pommern.	1. Stettin.	1. Wechsel- u. Waaren-Mäkler 10	
		2. Schiffs-Mäkler 4	14
	2. Stralsund.	1. Geld- u. Waaren-Mäkler . . 1	
		2. Schiffsklarirer 2	3
	3. Greifswald.	Schiffs-Mäkler	1
IV. Schlesien.	1. Breslau.	1. Wechsel-Sensale 4	
		2. Fonds- u. Geld-Sensale . . . 11	
		3. Waaren-Mäkler 8	
		4. Colonial-Waaren-Mäkler . . . 3	
		5. Landesprodukten- u. Woll-Mäkler 3	
		6. Landesprodukten-Mäkler . . . 2	
		7. Woll-Mäkler 3	34
	2. Grünberg.	Tuch-Mäkler	1
V. Brandenburg.	Berlin.	1. Wechsel-, Fonds- u. Geld-Mäkler 14	
		2. Waaren-Mäkler 13	
		3. Holz-Mäkler 2	
		4. Tabaks-Mäkler 1	
		5. Branntwein-Mäkler 4	
		6. Getreide-Mäkler 5	
		7. Woll-Mäkler 11	50
VI. Sachsen.	1. Magdeburg.	1. Wechsel-Mäkler 5	
		2. Waaren-Mäkler 11	16
	2. Halle.	1. Mäkler für alle Handelsgeschäfte 1	
		2. Getreide- und Viktualien-Mäkler 1	2
	3. Naumburg.	Mäkler für alle Handelsgeschäfte. .	1
	4. Erfurt.	Waaren-Mäkler	1
VII. Westpahlen.		In keiner Stadt dieser Provinz befinden sich öffentliche vereidigte Mäkler.	
VIII. Rheinprov.	1. Cöln.	1. Wechselagenten 4	
		2. Waaren-Mäkler 8	
		3. Wein-Mäkler 2	14
	2. Düsseldorf.	Wechsel- u. Waaren-Mäkler	2
		Summa	206

Provinz.	Stadt.	Bezeichnung der Mäkler nach ihren Geschäftszweigen.	Zahl.
		Transport	206
	3. Duisburg.	Waaren-Mäkler	1
	4. Mühlheim a. d. Ruhr.	Waaren-Mäkler	1
	5. Elberfeld.	1. Wechsel- u. Waaren-Mäkler 5	
		2. Wechsel- u. Fonds-Mäkler . 1	
		3. Waaren-Mäkler 2	8
	6. Barmen	Waaren-Mäkler	2
	7. Aachen und Burtscheid.	1. Wechsel-Mäkler 2	
		2. Colonialwaaren-Mäkler . . . 1	
		3. Tuchwaaren-Mäkler 1	4
		Summa	222

Nach dem allgemeinen Landrecht Th. II. Tit. 8. §. 1305 u. fgde. haben die Mäkler an ihrem Wohnorte die ausschliefsliche Berechtigung zur Vermittelung kaufmännischer Geschäfte zwischen Kaufleuten, und wenn sie für einen bestimmten Handelszweig angestellt sind, so beschränkt sich ihr Exklusivrecht auf die dazu gehörigen Geschäfte. Insbesondere werden sie für den Geld-, Wechsel- und Papierhandel, ferner für den Waarenhandel im Allgemeinen oder für einzelne Gattungen desselben, und endlich für die Seeschiffahrt oder Rhederei bestellt. Die Vermittelung der Frachten für Landtransport oder Flufsschiffahrt liegt in der Regel aufser ihrem Geschäftskreise, indem zu diesem Behuf an Orten, wo das Bedürfnifs es erheischt, Güterbestätiger oder Schaffner etablirt sind, welche nicht vereidigt zu werden brauchen und nach §. 51 und 52 der allgemeinen Gewerbeordnung vom 17. Januar 1845 und §. 113 des Gewerbepolizei-Gesetzes vom 7. September 1811 nur einer Concession der Ortspolizeibehörde bedürfen. Die Schiffsmäkler, deren eigentliche Bestimmung in der Unterhandlung und Schliefsung der Frachtkontrakte zwischen Rheder und Befrachter liegt, versehen in den meisten Seeplätzen, namentlich in Königsberg, Memel, Elbing und Stettin, auch die Geschäfte der Schiffsabrechner, indem sie aufserdem den Parteien noch vielfache Hülfsdienste leisten, und insbesondere für den Schiffer die vor Abgang und nach Ankunft des Schiffes vorgeschriebenen Verpflichtungen und Förmlichkeiten bei den Zoll- und Polizeibehörden besorgen. In Danzig dagegen sind für diese Hülfsleistungen eigene Schiffsabrechner angestellt.

Die Mäkler werden nach §. 112 des Gewerbepolizeigesetzes vom 7. September 1811, welches hierin durch die neue allgemeine Gewerbeordnung nicht aufser Kraft gesetzt ist, von der Kaufmannschaft des Orts gewählt und von der vorgesetzten Regierung bestätigt. Die späteren Statuten für einzelne Kaufmannschaften haben in dieser Beziehung nur insofern eine Aenderung getroffen, als einige derselben die Bestätigung der gewählten Mäkler nicht der Regierung, sondern theils dem Magistrat, theils der Polizeibehörde des Orts übertragen.

In dem Bezirke des Appellationsgerichtshofes zu Cöln werden die Mäkler nach der Allerhöchsten Kabinetsorder vom 9. Dezember 1822 vom Finanzminister ernannt. Sie sind dort nach dem rheinischen Handelsrecht ausschliefslich berechtigt zur Vermittelung aller Handelsgeschäfte der bestimmten Gattung, auf welche ihr Patent lautet, ohne Rücksicht auf die Eigenschaft der Personen — ob Kaufleute oder Nichtkaufleute — zwischen denen die Geschäfte verhandelt werden. Das Gesetz unterscheidet fünf Klassen von Mäkler:

1. Wechselagenten für die Negotiationen in Wechseln, Staatspapieren und andern Effekten, so wie in edlen Metallen;
2. Waarenmäkler für den Waarenhandel im Allgemeinen oder einzelne Gattungen desselben und den Handel in edlen Metallen;
3. Assekuranzmäkler für die Abschliefsung der Versicherungskontrakte;
4. Die Mäkler als Dollmetscher und Conduktoren der Schiffe;
5. Die Mäkler für Land- und Wassertransporte.

Es sind jedoch Mäkler der beiden letzten Klassen nach Ausweis der obigen Uebersicht in der Rheinprovinz nicht angestellt worden.

Waaren-Ausgang und Durchgang
aus den Preufsischen Ostseehäfen in den Jahren $18\frac{43}{45}$.

In dem ersten Heft S. 44 ff. ist eine detaillirte Uebersicht über den Waaren-Eingang in die Preufsischen Ostseehäfen während der Jahre $18^{43}/_{45}$ mitgetheilt worden. Es folgt eine nach denselben Gesichtspunkten aufgestellte Nachweisung über die Ausfuhr aus jenen Häfen und die aus denselben ausgegangene Durchfuhr während der nämlichen Periode. Aus demselben Grunde, wie bei der Eingangs-Nachweisung sind die Ausfuhren nach einigen Ländern, mit welchen der Verkehr besonders geringfügig war, Hannover, Oldenburg, Afrika, und einige Artikel, welche in geringen Mengen exportirt wurden, nicht speziell aufgeführt, sondern nur in den Totalsummen mit enthalten; es werden denselben am Schlufs einige Bemerkungen gewidmet werden.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Lübeck.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.
Die gröfseren Zahlen geben den Ausgang, die kleineren den Durchgang an.										
Abfälle.	1843	Ctr.	.	.	1301	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	25	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	13	.	.	.	.	.
Bücher, Kupferstiche, Landkarten etc.	1843	„	.	37	.	.	.	.	.	.
	1844	„	856	48	5	.	.	.	41	.
	1845	„	540 7	321	.	.	.	.	.	.
Droguerie-, Apotheker- auch Farbewaaren.										
a) Pott- (Waid-) Asche, Weinstein.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	20	.	21	.
	1845	„	.	.	.	.	20	.	19	.
b) Mineralwasser	1843	„	.	382	.	.	.	.	.	.
	1844	„	10	692	.	.	.	.	.	.
	1845	„	523	17	.	.	.	.	.	.
c) Sonstige Waaren dieser Art.	1843	„	.	314	13	.	.	.	.	19
	1844	„	312	889	.	.	.	.	30	.
	1845	„	339 4	899	.	.	.	.	.	.
Eisenwaaren.										
1. Eisengufswaaren, ganz grobe.	1843	„	.	159	2	.	.	.	35	.
	1844	„	181	396	.	.	.	.	196	.
	1845	„	578	452	.	.	.	.	72	.

5. Mecklenburg.		6. Schweden.		7. Norwegen.		8. Dänemark.		9. Niederlande.		10. Belgien.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden. Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.
.	.	.	.	988	.	.	.	.	.	.	.
.	.	12	19	.	.	2	3	.	.	.	.
.	.	57	79	.	.	358	.	.	.	.	.
.	.	92	124	.	.	2 1519	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	93	.	2428	120	2495	490
.	.	.	.	.	.	38	.	3523	.	2960	.
.	.	.	.	.	.	174	.	1323	.	820	327
.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.
.	18	.	2	.	.	3	.	.	.	.	.
.	.	1	2	.	.	1	.	.	.	.	.
.	.	22	.	68	.	45	306	.	.	.	.
.	439	3 87	55	.	.	5 218	6 369	.	.	.	.
16	.	197	1	.	.	30 321	9	.	.	.	.
		6				30	23				
19	.	2	.	7	.	.	.	.	.	.	.
.	25	.	.	.	.	276	.	2 .	.	.	.
71	.	8	7	9	.	100	.	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	11. Grofs-Britannien.		12. Frankreich.		13. Spanien.		14. Portugal.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
Abfälle	1843	Ctr.	13667	8112	.	.	.	.	.	.
	1844	„	32578	4576	.	.	.	.	.	.
	1845	„	32370	16234	.	.	.	.	.	.
Bücher, Kupferstiche, Landkarten etc.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Droguerie-, Apotheker- auch Farbewaaren.										
a) Pott- (Waid-) Asche, Weinstein.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
b) Mineralwasser	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
c) Sonstige Waaren dieser Art.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	54	.	.	.	.	.	.
	1845	„	2	51	.	.	.	.	.	.
Eisenwaaren.										
1. Eisengufswaaren, ganz grobe.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.

15. Nord-America.		16. Süd-America.		17. Summa.			18. Gesammt-Aus- u. Durchgang im ganzen Zollv.	19. Davon sind also durch die Ostseehäfen ausgegang. Proc.	20. Westl. Provinzen der Preufs. Monarchie und andere Staaten des Zollvereins.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
				14968	8112	23080	43679 8238	52,8	182	.
				32609	4576	37185	60015 18530	61,9	59	.
				33371	16234	49605	69355 24391	71,5	126	.
				14	59	73	14070 1778	0,5	.	.
				1317 2	127	1444 2	15715 1361	9,1	.	.
				1151 7	445	1596 7	19078 1935	8,3	.	.
				5016	610	5626	11689 3182	48,1	686	.
				6562	.	6562	12742 3722	51,5	490	.
				2356	327	2683	8852 3300	30,3	1037	.
				.	384	384	54184 5061	0,7	.	.
				13	712	725	52805 6277	1,3	.	.
				525	19	544	94520 7417	0,5	.	.
				148 8	639 60	787 68	229275 61253	0,3	.	.
				647 32	1753 51	2399 83	250924 84822	0,9	.	.
				873 40	909 23	1782 63	259672 80804	0,7	.	.
				65 2	159	224 2	36708 14986	0,6	.	.
				653	421	1074	41953 42463	2,5	.	.
				838	459	1297	44757 59356	2,9	.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Lübeck.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
2. Eisenwaaren, grobe u. feine.	1843	Ctr.	.	140	.	.	.	.	.	.
	1844	„	81	28	.	.	.	.	.	.
	1845	„	126	125	.	.	.	.	.	.
Erze	1843	„	.	8542	.	.	.	.	.	.
	1844	„	510	6221	.	.	.	.	.	.
	1845	„	6302	3151	.	.	.	.	34	.
Federn, Schreib- u. Bett-	1843	„	.	.	5	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	3	.
Flachs, Werg, Hanf, Heede.	1843	„	.	.	84	58	2	.	37	.
	1844	„	.	.	.	.	114	.	5	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	3	.
Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien, auch Beeren.										
1. Weizen	1843	Schffl.	3125	.	7071 2825	1100 3503	27970 21130	2768	.	.
	1844	„	.	.	2895	.	21235 11098	2485 2450	.	72
	1845	„	8390	8240	2	.	5135	975	.	.
2. Roggen	1843	„	113	480	26911 48998	. 5789	21113 131391	7918 34213	12735 27215	. 223
	1844	„	.	.	. 13485	. 3125	. 66151	4174 14459	. 29419	.
	1845	„	50874 5431	68000 2712	768	.	2647	.	.	.
3. Gerste, Malz, Hafer, Buchweizen.	1843	„	. 904	1192 200	11837 2865	.	6233	.	.	.
	1844	„	.	..	11003	.	1854	3200	624	588
	1845	„	1310	.	5789	.	4211	.	.	.

5. cklenburg.		6. Schweden.		7. Norwegen.		8. Dänemark.		9. Niederlande.		10. Belgien.	
n em- en.	in ein- heim.	in frem- den	in ein- heim.	in frem- den	in ein- heim.	in frem- den	in ein- heim.	in frem- den	in ein- heim.	in frem- den	in ein- heim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.	
9	.	34	3	3	.	8	10	.	.	.	.
						232		5			
.	.	.	1	.	.	21	.	29	.	.	.
4	.	6	11	.	.	111	.	.	.	.	.
.	.	.	.	39	.	62	149	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	30	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	252	.	.	.	.	.
.	7	.	.	.	.	.	.	.	15	.	83
.	.	.	.	.	.	.	.	13	.	20	32
.	.	.	.	.	.	117	.	140	.	50	59
45	.	34	.	136	.	2410	.	1794	218	478	.
.	.	.	.	14	.	1983	125	1004	430	1272	122
.	.	.	.	10	.	1328	.	75	68	307	.
.	.	1077	.	11601	2635	12586	21833	153910	100610	51112	55699
				12466		3218	9532	116446	61815	15642	
.	100	43811	2052	18579	1252	22038	1538	219017	88976	16849	9450
				13952		9403		482854	147665	9915	5650
.	.	30527	4409	11820	133	10287	.	278741	123157	57971	36305
		987	2138	259				13607	2700		15004
2584	7595	7544	.	68947	5319	66485	14446	86321	54600	18980	1678
2152	5382	23501		415627	20402	307823	10103	478973	113250	73968	34703
.	.	290	.	91759	20955	5471	2145	12948	2659	.	283
				531250	42669	84229	16268	632735	240367	21753	11286
.	.	7046	.	129886	.	8477	1200	28597	25449	2616	.
		802		6579				13199	15339		
1538	6805	6013	.	67556	24467	28730	560	78644	7235	60564	33188
1750		961		19153	2710	15270		23065	36	18141	1960
.	2414	1000	6	53999	45923	2692	.	16907	452	47998	9774
				4610	402			27249	6320	51527	28598
624	858	.	.	24738	13757	.	.	27839	13322	11916	40987
				1290					7358		

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	11. Grofs-Britannien.		12. Frankreich.		13. Spanien.		14. Portugal.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in ein heim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
2. Eisenwaaren, grobe u. feine.	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	8 .	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	35 .	.	.	.	.	.	.
Erze	1843	„	1273	602	.	.	.	.	.	.
	1844	„	2574	1445	.	.	.	.	.	.
	1845	„	3440	2416	.	.	.	.	.	.
Federn, Schreib- u. Bett-	1843	„	66	30	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	43	.	.	.	.	.	.
	1845	„	81	356	.	.	.	.	.	.
Flachs, Werg, Hanf, Heede.	1843	„	63408	97015	2389	278	.	.	.	396
	1844	„	98545	125164	6606	4669	.	.	.	396
	1845	„	68343	109949	2328	.	.	.	.	540
Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien, auch Beeren.										
1. Weizen	1843	Schffl.	499069	1000992	7942	.	.	.	.	.
			774344	1401407	22579					
	1844	„	537380	986100	18977	22900	.	.	.	.
			835977	839448	15932	13000				
	1845	„	962532	1356782	7241	.	.	.	.	.
			53510	181565	6460					
2. Roggen	1843	„	8960	7	.	.	.	.	.	.
			6723	16552						
	1844	„	127	11057	.	.	.	.	.	.
			52159	72605						
	1845	„	.	.	3125	.	.	.	.	.
3. Gerste, Malz, Hafer, Buchweizen.	1843	„	82398	104441	.	.	.	.	.	.
			19179	33815						
	1844	„	563087	1085147	.	.	.	.	.	.
			289623	188999						
	1845	„	88506	379849	.	.	.	.	.	.
			529	1890						

15. Nord-America.		16. Süd-America.		17. Summa.			18. Gesammt-Aus- u. Durchgang im ganzen Zollv.	19. Davon sind also durch die Ostseehäfen ausgegangen. Proc.	20. Westl. Provinzen der Preuss. Monarchie und andere Staaten des Zollvereins.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	54	153	207	107163	0,1	.	.
				237	8	245	39066			
.	.	.	.	131	29	160	115512	0,1	.	.
					35	35	32253			
.	.	.	.	247	136	383	122029	0,3	.	.
							41697			
.	.	.	.	1374	9293	10667	203821	5,2	.	.
							17875			
.	.	.	.	3114	7666	10780	144138	7,4	.	.
							14483			
.	.	.	.	10028	5567	15595	161710	9,6	.	.
							10598			
.	.	.	.	71	135	206	5347	3,8	.	.
							4514			
.	.	.	.	42	75	117	3649	3,2	.	.
							5511			
27	.	.	.	418	415	833	6554	12,7	.	.
							6889			
88	.	.	.	70905	97965	168870	229564	73,5	124	1087
							10867			
.	.	.	.	109543	130906	240449	279291	86,0	278	.
							1357			
371	.	.	.	73265	110557	183822	205676	88,9	.	.
							2873			
.	.	.	.	777295	1185637	1962932	4426718	44,3	341995	129782
				971531	1476257	2447788	2428600			
.	.	.	.	907541	1115578	2023119	3996904	50,6	123106	41709
				1383651	1008213	2391864	2402467			
.	.	.	.	1378846	1530001	2908847	5507607	52,8	142002	95933
				74823	201407	276230	262664			
.	.	.	.	337537	91073	428610	974725	43,9	709944	147326
				1531561	242626	1774187	1782788	99,5		
.	.	.	.	110595	41273	151868	492812	30,4	154670	48458
				1433726	400779	1834505	1874088	97,8		
.	.	.	.	234036	94649	328685	729181	45,0	303482	28975
				26011	18051	44062	113185	38,9		
.	.	.	.	343558	177888	521446	1024590	50,8	155740	35312
				101288	38721	140009	201515	69,4		
.	.	.	.	599164	1152801	1751965	2880443	60,8	27754	32604
				373009	224319	597328	643751	92,7		
.	.	.	.	164933	448773	613706	1342689	45,7	65322	104286
				1819	9248	11067	53217	20,7		

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Lübeck.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.
4. Bohnen, Erbsen, Linsen, Hirse, Wicken.	1843	Schffl.	2000	563	3406	.	3612	2032	173	.
	1844	„	2160	22857	.	455 .	739	.	.	.
	1845	„	1266	72	.	.	1113	.	360	.
Summa Getreide.	1843	Schffl.	5238	2235	49225	1100	58828	12748	12908	.
			904	200	54688	9747	152521	34213	27215	2232
	1844	„	2160	22857	13898	.	23828	9859	624	6610
					13485	3125	77249	16909	49419	
	1845	„	61840	76312	6559	.	13106	975	360	.
			5431	2712						
Oelsaat, als Hanf-, Lein-, Mohn-, Rapp-, Rübe-Saat.	1843	Ctr.	.	.	.	.	3679	.	.	.
	1844	„	180	.	.	.	2775	1800	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	911	.
Kleesaat u. alle nicht namentlich im Tarif genannt. Sämereien, auch Wachholderbeeren.	1843	„	.	.	15	.	.	.	589	.
	1844	„	26	134	.	.	.	.	56	50
	1845	„	96	4	.	38	.	.	908	.
Häute, Felle u. rohe Haare.	1843	„	.	3	.	.	.	.	9	.
									9	
	1844	„	281	17	1	.	.	.	3	.
					49				18	
	1845	„	.	20	115	.	.	.	50	.
					24				383	
Holz und Holzwaaren*).										
a) Brennholz	1843	Klftr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	7	.	22	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	8	.
b) Bau- und Nutzholz.										
1. Masten	1843	Stck.	.	.	.	.	.	.	1	.
	1844	„	.	.	.	.	12	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	2	.	.

*) Bei den zu dieser Kategorie gehörenden Gegenständen lassen die Anschreibungen an de übrigen Grenzen des Zollvereins eine Vergleichung mit dem Gesammt-Ausgange nicht zu.

5.		6.		7.		8.		9.		10.	
cklenburg.		Schweden.		Norwegen.		Dänemark.		Niederlande.		Belgien.	
in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.	
40	100	.	.	5558	78	1922	.	20334	8370	13505	.
				3533	56	1957	15	6841	642		
.	50	.	.	6176	194	1692	.	365	138	.	.
				4730	50	578		482			
.	.	271	.	4826	.	787	.	31414	604	224	63
				999				14637	118		
162	14500	14634	.	153662	32499	109723	36839	339209	170815	144161	89565
3902	5382	24462		450779	23168	328268	19650	625325	175743	107751	36663
.	2564	45101	2058	170513	68324	31893	3683	249237	92225	64847	19507
				554542	43121	94210	16268	1143320	394352	83195	45534
624	858	37844	4409	171270	13890	19551	1200	366591	162532	72727	77355
		1789	2138	9127				41443	25515		15004
.	.	.	.	.	.	6488	5198	173284	21601	51480	14173
.	.	563	.	.	.	3338	4077	199580	22020	24544	81
.	.	.	10	473	.	.	.	23860	1465	25257	8547
269	664	420	269	28	.	50	213	240	188	.	.
.	52	682	134	18	.	684	50	.	.	.	.
196	.	509	265	50	.	1320	207	171	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	46	.	.	.
.	.	8	.	.	.	9	.	.	.	5	.
.	.	.	.	.	.	2	.	4	.	.	.
				32							
.	.	.	.	.	.	2948	5266	.	1	.	.
.	.	.	.	.	.	3632	8469	2	.	.	.
.	.	.	.	.	.	5584	8566	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	4	.	2	2	.	.
.	.	6	.	.	.	119	.	12	.	.	.
.	.	.	.	.	.	11	.	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	11. Grofs-Britannien.		12. Frankreich.		13. Spanien.		14. Portugal.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
4. Bohnen, Erbsen, Linsen, Hirse, Wicken.	1843	Schffl.	44505	70246	3785	5933	.	.	.	.
			6825	29662	225					
	1844	„	67683	123643	.	226	.	.	.	.
			28225	43592						
	1845	„	20443	81862	.	.	.	.	.	.
			875	6098						
Summa Getreide	1843	Schffl.	634932	1175686	11723	5933	.	.	.	.
			807071	1481436	22804					
	1844	„	1068177	2206947	18977	23126	.	.	.	.
			1206014	1144644	15932	13000				
	1845	„	1071381	1818493	10366	.	.	.	.	.
			54914	189553	6460					
Oelsaat, als Hanf-, Lein-, Mohn-, Rapp-, Rübe-Saat.	1843	Ctr.	156672	116597	46082	11200	.	.	.	.
	1844	„	160242	197060	6144	8282	.	.	.	.
	1845	„	52317	96065	.	.	.	.	.	.
Kleesaat u. alle nicht namentlich im Tarif genannt. Sämereien, auch Wachholderbeeren.	1843	„	1223	53	.	.	.	.	.	.
	1844	„	1010	678	.	.	.	.	.	.
	1845	„	614	12171	551	79	.	.	.	.
Häute, Felle u. rohe Haare.	1843	„	30	915	.	.	.	.	.	.
			166	2295						
	1844	„	233	713	.	.	.	.	.	.
			232	1825						
	1845	„	112	1676	.	.	.	.	.	.
			626	2920						
Holz und Holzwaaren.										
a) Brennholz	1843	Klftr.	36	99	.	.	.	.	.	.
	1844	„	13	31	.	.	.	.	.	.
	1845	„	30	60	.	.	.	.	.	.
b) Bau- und Nutzholz.										
1. Masten	1843	Stck.	.	19	.	30	.	.	.	.
	1844	„	4	17	2	.	.	.	.	.
	1845	„	14	25	.	90	.	.	.	.

15. Nord-Amerika.		16. Süd-Amerika.		17. Summa.			18. Gesammt-Aus- u. Durchgang im ganzen Zollv.	19. Davon sind also durch die Ostseehäfen ausgegang. Proc.	20. Westl. Provinzen der Preuss. Monarchie und andere Staaten des Zollvereins.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	99262	87322	186584	267192	69,8	54971	13490
				19381	30830	50211	50851	98,7		
.	.	.	.	78715	147108	225823	255571	88,4	3485	.
				34015	43642	77657	79477	97,7		
.	.	.	.	60604	82601	143205	256480	55,8	37749	1362
				16511	6216	22727	24567	92,5		
.	.	.	.	1557652	1541921	3099573	6693225	46,3	1262650	325910
				2623761	1788433	4412194	4463754			
.	.	.	.	1696015	2456760	4152775	7625730	54,4	309015	122771
				3224401	1676953	4901354	4999783			
.	.	.	.	1838419	2056024	3894443	7835957	49,7	548555	230556
				119164	234922	354086	453633			
390	.	.	.	441295	168769	610064	656785	92,8	1356	1989
							2280			
930	.	.	.	402296	233320	635616	740032	85,8	61422	4856
							4202			
346	.	.	.	105164	106087	211251	262583	80,7	8765	1988
							2097			
.	.	.	.	2834	1387	4221	66970	6,3	.	.
							17933			
.	.	.	.	2476	1098	3574	64701	5,5	28	.
							27495			
.	.	.	.	4423	1864	6287	78848	7,9	227	44
							40248			
2	.	.	.	87	918	1005	33175	3,0	.	.
				175	2295	2470	5199	47,5		
.	.	.	.	540	720	1260	37233	3,3	.	.
				299	1825	2124	8503	24,9		
.	.	.	.	283	1796	2079	37649	5,5	.	.
				1065	2920	3985	13237	30,1		
.	.	.	18	2987	5384	8371	.	.	.	.
.	.	.	.	3676	8500	12176	.	.	.	.
.	.	.	.	5633	8626	14259	.	.	.	.
.	.	.	.	14	51	65	.	.	.	.
.	.	.	.	155	17	172	.	.	.	.
.	.	8	.	35	117	152	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Lübeck.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen	in einheim. Schiffen	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.
2. Bugsprieten od. Spieren.	1843	Stck.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	1	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	7	.	.	.
3. Blöcke, Balken v. Kienen- oder Tannenholz auch Mauerlatten.	1843	„	.	89	1255	3292	1360	.	129	79
	1844	„	258	298	60	215	962	.	169	.
	1845	„	.	.	20	.	3597	2	161	.
4. Blöcke, Balken v. hartem Holz.	1843	„	131	1020	.	.	3	.	.	.
	1844	„	562	1224	.	.	26	.	.	.
	1845	„	150	1183	.	.	480	354	.	.
5. Dielen, Bretter u. Dielen-Enden.	1843	„	.	10	47459	17125	90557	.	.	.
	1844	„	35200	10080	29120	270	87819	.	4391	.
	1845	„	.	.	23620	.	118084	.	1710	.
6. Klötze, kurze	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	62	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	74	.	.	.	.	.	.
7. Latten, excl. Mauerlatten.	1843	„	.	.	.	.	113	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	220	.	.	.
8. Eisenbahnhölzer, (Schwellen).	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	1394	3850	.	.	.	.
9. Barkhölzer	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
10. Wagenschofs	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
11. Planken, Bohlen . .	1843	„	.	358	.	1761	2107	.	.	.
	1844	„	.	.	349	24	2723	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	2873	.	5	.
12. Klappholz	1843	„	2230	2533	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
13. Kreuzholz	1843	„	.	.	.	1140	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.

5.		6.		7.		8.		9.		10.	
ecklenburg.		Schweden.		Norwegen.		Dänemark.		Niederlande.		Belgien.	
in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.	
.	.	.	.	.	.	3	.	53	12	210	9
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
.	.	.	.	1	.	17	.	.	.	.	.
.	80	.	576	.	.	3796	5051	8296	1008	653	260
139	.	.	.	331	.	3312	6590	9216	1810	909	571
.	.	28	.	.	.	5332	5093	3575	71	883	584
.	.	776	.	204	.	2258	1624	665	383	285	2078
.	.	514	.	6	.	464	100	678	542	893	1127
.	.	363	.	26	.	2215	88	286	196	422	471
..	.	165	.	.	.	6550	2484	67443	85820	186873	416656
253	.	.	.	772	.	48963	26116	88586	16640	94217	169450
140	.	.	.	245	.	12155	2743	63595	10610	44486	172660
..	.	.	.	.	.	10454	3000	3431	.	.	.
.	.	.	.	.	.	482	655	21730	.	.	
.	.	.	.	.	.	300	50	10	.	.	.
								.	4680	1653	3000
.	.	.	.	.	.	.	.	.	1680	120	1440
.	.	.	.	.	.	.	2040	.			
..	.	.	.	.	.	.	.	500	.	.	.
.	.	.	.	.	.	16131	12686	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	8242	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	6332	48925	.	.	.	.
								.	62	35	135
.	.	.	.	.	.	.	.	32	94	10	4
.	.	.	.	.	.	.	.				
..	.	.	.	.	.	.	.	.	224	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	10	61	60	93
.	.	.	.	.	.	.	.	77	90	25	92
.	.	.	.	.	.	.	,		4	10	6
.	.	.	.	.	.	.	.	.			
.	.	2466	.	664	.	5039	2326	4980	1560	18782	52920
..	.	675	.	94	.	5287	2802	12775	6780	11685	14940
..	.	333	.	1942	.	2260	1175	2040	780	4060	8680
.	.	.	.	.	.	.	.	23940	1800	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	28020	.	.	.
.	.	.	.	.	.	,	12	31760	.	.	.
..	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	11. Grofs-Britannien.		12. Frankreich.		13. Spanien.		14. Portugal.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.
2. Bugspricten od. Spieren.	1843	Stck.	.	113	.	202	.	.	.	20
	1844	„	91	111	.	61	.	.	.	..
	1845	„	139	942	142	533	.	.	.	28
3. Blöcke, Balken v. Kienen- oder Tannenholz auch Mauerlatten.	1843	„	19766	88812	6530	25438	.	.	.	.
	1844	„	29198	147144	8654	36916	.	.	.	.
	1845	„	21097	231255	8736	21866	.	.	.	..
4. Blöcke, Balken v. hartem Holz.	1843	„	1798	3503	1909	10082	.	.	.	.
	1844	„	472	3286	1582	6321	.	.	.	.
	1845	„	4702	36697	3524	10389	.	.	.	2
5. Dielen, Bretter u. Dielen-Enden.	1843	„	20914	86932	46309	133469	.	.	.	.
	1844	„	42200	86435	33048	107277	3976	.	.	.
	1845	„	26760	111620	30268	94863	4082	.	.	.
6. Klötze, kurze.	1843	„	2009	22214	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	34259	133	25	.	.	.	.
	1845	„	21340	306844	.	.	.	.	.	.
7. Latten, excl. Mauerlatten.	1843	„	2520	5880	.	2288	.	.	.	.
	1844	„	7440	6542	.	.	.	.	.	.
	1845	„	2420	10730	.	.	.	.	.	.
8. Eisenbahnhölzer, (Schwellen).	1843	„	3720	4200	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	23760	.	.	.	.	.	.
	1845	„	80	37870	.	.	.	.	.	.
9. Barkhölzer	1843	„	.	170	.	158	.	.	.	..
	1844	„	.	1066	118	399	.	.	.	..
	1845	„	.	1083	.	348	.	.	.	..
10. Wagenschofs	1843	„	139	1950	.	116	.	.	.	.
	1844	„	972	2471	.	.	.	.	.	..
	1845	„	157	2411	.	30	.	.	.	..
11. Planken, Bohlen . .	1843	„	39376	230697	15217	155169	.	.	.	..
	1844	„	73089	274870	16910	38947	.	.	.	.
	1845	„	34409	393783	10717	45587	.	.	.	.
12. Klappholz	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	..
	1844	„	60	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	2416	.	.	.	.	.	.
13. Kreuzholz	1843	„	.	.	.	480	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	..

15. Nord-Amerika.		16. Süd-Amerika.		17. Summa.			18. Gesammt-Aus- u. Durchgang im ganzen Zollv.	19. Davon sind also durch die Ostsee häfen ausgegang. Proc.	20. Westl. Provinzen der Preufs. Monarchie und andere Staaten des Zollvereins.	
in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	zusammen.			in fremden	in einheim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.					Schiffen.	
.	.	.	134	267	490	757	.	.	.	.
.	.	.	.	112	172	284	.	.	.	.
.	.	100	50	431	1553	1984	.	.	.	.
.	.	194	.	45725	124685	170410	.	.	.	.
.	.	300	.	56759	193544	250303	.	.	.	.
.	.	132	.	50158	258873	309031	.	.	10	.
.	.	.	.	8620	18690	27310	.	.	.	.
.	.	.	.	5278	12600	17878	.	.	.	.
.	.	23	.	12445	50023	62468	.	.	.	.
.	.	19500	38640	550654	783356	1334010	.	.	.	.
.	.	44220	36420	564425	452688	1017113	.	.	.	.
.	.	49070	36233	434168	429119	863287	.	.	.	215
.	.	.	.	15894	25214	41108	.	.	.	.
.	.	.	.	22345	35001	57346	.	.	.	.
.	.	.	.	21650	306968	328618	.	.	7940	.
.	.	780	180	5066	16808	21874	.	.	.	.
.	.	360	1500	7920	13202	21122	.	.	.	.
.	.	.	600	3140	11330	14470	.	.	.	.
.	.	.	.	19851	16886	36737	.	.	.	.
.	.	.	.	8242	23760	32002	.	.	.	.
.	.	.	.	7806	90645	98451	.	.	.	.
.	.	.	.	35	525	560	.		.	.
.	.	.	.	160	1563	1723	.	.	.	.
.	.	.	20	.	1675	1675	.	.	.	.
.	.	.	.	209	2220	2429	.	.	.	.
.	.	.	.	1074	2653	3727	.	.	.	.
.	.	.	.	167	2451	2618	.	.	.	.
.	.	16140	12360	106615	458171	564786	.	.	.	.
.	.	4500	3300	129196	341663	470859	.	.	.	.
.	.	15510	3976	76624	455041	531665	.	.	.	.
.	.	.	.	26170	4333	30503	.	.	.	.
.	.	.	.	28082	.	28082	.	.	.	.
.	.	.	.	31760	2428	34188	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1620	1620	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.		.	.
.	.	.	.	.	.	.	.		.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Lübeck.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
14. Schiffsrippen	1843	Stck.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
15. Bau- und Nutzholz, diverses.	1843	„	156	349	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
16. Kandiskisten	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
17. Splittholz	1843	Faden.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	6	.	.	.
18. Schiffsnägel u. Keile.	1843	Schock	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
19. Stab- und Fafsholz.	1843	„	52	53	.	.	78	.	5	.
	1844	„	.	.	50	.	147	.	13	.
	1845	„	.	.	10	.	132	.	.	.
20. Wagenspeichen . . .	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
21. Felgen	1843	„	40	84	.	.	.	.	.	.
	1844	„	96	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
c) Holzborke oder Lohe auch Holzkohlen.	1843	Ctr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Holzwaaren, grobe und feine.	1843	„	.	2060	.	.	.	.	11	.
	1844	„	69	2464	.	.	.	.	161	.
	1845	„	326	1487	.	.	.	.	3	.
			53						9	
Leinwand u. s. w.										
a) Graue Packleinwand und Segeltuch.	1843	„	.	.	63	97	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.

5. Mecklenburg.		6. Schweden.		7. Norwegen.		8. Dänemark.		9. Niederlande.		10. Belgien.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	.	.	.	.	.	.	3992	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	6894	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	360	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	224	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	511	3122	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1100	.	.	7700	.	.
.	.	.	.	.	.	1200	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1850	.	.	.
.	.	.	.	10	.		.	.	.	.	.
.	.	.	.	6	.		.	.	9	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.
.	.	.	.	.	.	120	.	13	.	.	.
.	.	.	.	102	.	536	.	.	.	.	.
.	.	.	.	31	.	492	1	.	.	.	.
.	.	60	.	67	.	1290	2449	475	106	174	316
.	.	132	.	.	.	2103	1818	824	513	140	369
20	.	.	.	784	.	1179	546	6281	103	124	185
.	.	.	.	.	.	130	65	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	414	82	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	167	53	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	311	.	.	658	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	336	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	329	.	.	.	.
18	.	2	2	3	.	481	267	75	.	.	.
.	2	60	1	.	.	352	.	.	30	.	.
2	.	18	2	24	.	571	.	28	.	.	.
.	.	.	.	.	.	331	1039	12	.	5	.
.	.	1	1	2	.	33	.	15	.	4	.
.	.	.	.	.	.	435	1045	37	.	.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	11. Grofs-Britannien.		12. Frankreich.		13. Spanien.		14. Portugal.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
14. Schiffsrippen	1843	Stck.	.	300	.	1200	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	3300	.	.	.	.	.	.
15. Bau- und Nutzholz, diverses.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
16. Kandiskisten	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
17. Splittholz	1843	Faden.	579	1963	.	.	.	.	.	.
	1844	„	648	2561	.	32	.	.	.	.
	1845	„	499	3975	.	.	.	.	.	.
18. Schiffsnägel u. Keile.	1843	Schock	288	919	.	.	.	.	.	.
	1844	„	209	1618	.	.	.	.	.	.
	1845	„	803	3501	.	.	.	.	.	.
19. Stab- und Fafsholz.	1843	„	6759	12888	1404	9659	.	.	.	2557
	1844	„	7427	23240	2416	6152	.	.	1136	3190
	1845	„	5820	22935	2693	9239	.	207	.	1149
20. Wagenspeichen . . .	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
21. Felgen	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
c) Holzborke oder Lohe auch Holzkohlen.	1843	Ctr.	.	28	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Holzwaaren, grobe und feine.	1843	„	125	220	.	.	.	.	.	.
	1844	„	150	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	30	.	.	.	.	.	.
Leinwand u. s. w.										
a) Graue Packleinwand und Segeltuch.	1843	„	5	34	.	.	.	.	.	.
	1844	„	70	226	.	.	.	.	.	.
	1845	„	83	225	.	.	.	.	.	.

15. Nord-Amerika.		16. Süd-Amerika.		17. Summa.			18. Gesammt-Aus- u. Durchgang im ganzen Zollv.	19. Davon sind also durch die Ostseehäfen ausgegang. Proc.	20. Westl. Provinzen der Preufs. Monarchie und andere Staaten des Zollvereins.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
.	.	480	1980	4472	3480	7952	.	.	.	.
.	.	2880	300	9774	300	10074	.	.	.	.
.	.	3320	450	3320	3750	7070	.	.	.	.
.	.	.	.	516	349	865	.	.	.	.
.	.	.	.	224	.	224	.	.	.	.
.	.	.	.	511	3122	3633	.	.	.	.
.	.	.	.	1100	7700	8800	.	.	.	6287
.	.	.	.	1200	.	1200	.	.	4900	.
.	.	.	.	1850	.	1850	.	.	.	.
.	.	.	.	589	1963	2552	.	.	.	.
.	.	.	.	654	2602	3256	.	.	.	.
.	.	.	.	515	3975	4490	.	.	.	.
.	.	.	.	438	919	1357	.	.	.	.
.	.	.	.	847	1618	2465	.	.	.	.
.	.	.	.	1350	3502	4852	.	.	.	.
.	.	.	21	10413	28049	38462	.	.	.	.
.	.	.	.	14445	35282	49727	.	.	.	.
.	.	6	10	17468	34380	51848	.	.	.	.
.	.	.	.	130	65	195	.	.	.	.
.	.	.	.	414	82	496	.	.	.	.
.	.	.	.	167	53	220	.	.	.	.
.	.	.	.	40	84	124	.	.	.	.
.	.	.	.	96	.	96	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	311	686	997	.	.	.	.
.	.	.	.	.	336	336	.	.	.	.
.	.	.	.	.	329	329	.	.	.	.
.	.	.	.	715	2549	3264	69665 11492	4,6	1	.
.	.	.	.	792	2497	3289	69958 13485	4,7	.	.
.	.	.	.	972 62	2059	3031 62	96320 15329	3,1	.	.
.	.	.	.	416	1170	1586	37345 275	4,2	46	.
.	.	.	.	125	227	352	21936 2586	1,6	28	.
432	.	.	.	987	1270	2257	39492 3858	5,7	.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Lübeck.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
b) Rohe Leinwand, roher Zwillich u. Drillich.	1843	Ctr.	.	.	158	.	.	.	510	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	469	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	740	.
c) Gebl., gefärbte etc. Leinwand.	1843	„	.	.	66	.	19	.	429	.
	1844	„	19	.	.	.	.	.	544	.
	1845	„	1	.	.	.	.	.	444	.
Lumpen	1843	„	.	.	7	.	.	.	26	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Material-, Specerei- auch Conditor- etc. Waaren.										
a) Bier in Fässern . . .	1843	„	.	.	.	.	3	.	.	.
	1844	„	4	.	.	.	.	.	2	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
b) Branntwein (gröfstentheils Spiritus).	1843	„	.	.	.	.	2233 61	.	7213 139	3275
	1844	„	.	.	.	1555	5654	767	8824 27	4963
	1845	„	.	.	.	.	5	.	4835 5	.
c) Fleisch, frisches, geräuchertes, gesalzenes u. s. w.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
d) Häringe.	1843	Tonnen	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	194	602	.	.	.	.	.	.

5. Mecklenburg.		6. Schweden.		7. Norwegen.		8. Dänemark.		9. Niederlande.		10. Belgien.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden. Schiffen.	in einheim. Schiffen.
14	. .	.	.	133	.	738	12	151	50	.	.
..	. .	.	.	177	.	2223	1040	134	50	.	.
.	. .	.	.	240	.	1842	.	39	.	.	140
4	.	.	.	92	.	861	425	290	89	12	.
..	. .	.	.	57	.	1305	549	200	10	.	.
..	. .	.	86	154	.	1127	341	153	.	.	.
.	. .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	. .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	. .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	. .	5	.	.	.	93	10	3	9	.	.
..	. .	2	.	3	.	130	.	.	3	.	.
..	.	.	24	12	.	122	.	21	.	.	.
110	. .	106	.	.	.	150	85	2267	.	.	.
		50					11	5			
..	.	.	.	.	.	200	699	.	.	.	.
	33					42					
220	. .	.	.	.	.	1225	.	.	.	.	.
		30									
.	. .	.	1	.	.	.	.	.	109	.	.
				3							
.	. .	1	.	.	.	8	.	.	.	.	.
..	. .	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
.	. .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
				60							
.	. .	.	.	.	.	167	1154	.	.	.	.
				47							
..	.	.	.	.	.	28	231	.	.	.	.
				23							

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	11. Grofs-Britannien.		12. Frankreich.		13. Spanien.		14. Portugal.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
b) Rohe Leinwand, roher Zwillich u. Drillich	1843	Ctr.	8	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	27	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
c) Gebl., gefärbte etc. Leinwand.	1843	„	5	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Lumpen	1843	„	679	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	153	.	.	.	.	.	.
	1845	„	115	207	.	.	.	.	.	.
Material-, Specerei- auch Conditor- etc. Waaren.										
a) Bier in Fässern . . .	1843	„	9201 51	8691	.	.	.	.	.	.
	1844	„	5976	16158 35	.	.	.	.	.	.
	1845	„	3165	14830 14	.	.	.	.	.	.
b) Branntwein (gröfstentheils Spiritus).	1843	„	1798	1712 33	.	. 9	.	.	.	.
	1844	„	6640	33488 78	.	.	.	.	.	.
	1845	„	3565 13	48787 31	.	.	.	.	.	.
c) Fleisch, frisches, geräuchertes, gesalzenes u. s. w.	1843	„	120	325	.	.	.	.	.	.
	1844	„	2219	169 11	.	.	.	.	.	.
	1845	„	133	1985	.	.	.	.	.	.
d) Häringe	1843	Tonnen	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	600	.	.	.	.	.	.

15. Nord-Amerika.		16. Süd-Amerika.		17. Summa.			18. Gesammt-Aus- u. Durchgang im ganzen Zollv.	19. Davon sind also durch die Ostseehäfen ausgegang. Proc.	20. Westl. Provinzen der Preufs. Monarchie und andere Staaten des Zollvereins.	
in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	zusammen.			in fremden	in einheim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.					Schiffen.	
130	.	.	.	1842	62	1904	10312 483	18,4	114	.
.	.	.	.	3003	1117	4120	15510 741	26,5	14	.
.	.	.	.	2861	140	3001	12345 1135	24,3	73	.
.	.	.	.	1778	514	2292	57995 1435	3,9	59	3
.	.	.	.	2125	559	2684	69638 2064	3,8	23	.
.	.	.	.	1879	427	2306	61149 2154	3,7	135	.
.	.	.	.	712	.	712	3241 6502	21,9	.	.
.	.	.	.	.	153	153	554 6972	27,6	79	.
.	.	.	.	115	207	322	1144 7504	28,1	279	1608
.	.	.	.	9305 51	8710	18015 51	38375 6000	46,9	.	.
.	.	.	.	6117	16161 35	22278 35	42914 4831	51,8	.	.
.	.	.	.	3326	14853 14	18179 14	41836 4564	43,4	.	.
.	.	.	.	13877 255	5072 53	18949 308	56601 10332	33,4 2,9	7291	3441
.	.	6990	5036	28308 69	48508 111	76816 180	139386 14580	55,1 1,2	16399	15250
.	.	1510	25	11370 48	51497 31	62867 79	212428 19150	29,5 0,4	4220	1715
.	.	.	.	120 3	435	555 3	2967 2293	18,7	.	.
.	.	.	.	2228	169 11	2397 11	4585 2650	52,2	.	.
.	.	.	.	133	1986	2119	5164 2919	41,0	.	.
.	.	.	.	.	.	.	9273	.	.	.
.	.	.	.	60 167	1154	60 1321	67610 9008	14,6	.	.
.	.	.	.	47 222	1433	47 1655	96790 8632	19,1	.	.
				23		23	75522			

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Lübeck.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
Früchte.										
Obst, frisches*).	1843	Schffl.	861	5924	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	7383	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	6300	.	.	.	.	.	.
Nudeln, Stärke, Graupe, Gries, Grütze, Mehl.	1843	Ctr.	.	2	2	.	40	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	53	.	59	.
	1845	„	.	.	.	.	20	.	40	.
Oel in Fässern	1843	„	.	141	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	122	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Oelkuchen	1843	„	.	.	.	.	5884	.	.	.
	1844	„	.	.	1670	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Stroh-, Rohr- und Bastwaaren.	1843	„	4	.	12	.	170	12	24	.
	1844	„	.	.	10	.	78	22	.	.
	1845	„	12	12	615	.	.	.	500	.
Theer, Daggert, Pech . .	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	28
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	30	.	.	.	.	.	.	.
Töpferthon und Töpferwaaren.	1843	„	.	.	170	.	.	.	35	1
	1844	„	30	127	.	.	.	.	127	.
	1845	„	285 5	7	.	.	.	.	138 1	.

*) In den Kommerzial-Nachweisungen für den Zollverein ist der Ausgang von frischem O nicht notirt.

5.		6.		7.		8.		9.		10.	
ecklenburg.		Schweden.		Norwegen.		Dänemark.		Niederlande.		Belgien.	
in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden.	in einheim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
109	64	64	.	675	58	12	807	.	112	.	.
.	.	26	.	982	.	30	1123	14	.	.	.
40	29	1224	.	833	.	380	.	100	.	.	.
	2	31									
.	.	59	.	201	.	.	.	.	.	.	.
.	.	891	.	71	.	309	.	.	.	.	.
.	.	.	.	127	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	1200	.	1326	.	.	.	4440	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	24315	.
2	.	.	.	60	16	163	16	665	410	123	64
.	.	194	4	60	40	159	20	1332	654	59	45
.	.	235	4	16	.	273	.	425	222	28	28
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	29	.	.	.	.	.	.	.
.	442	3	14	5	.	63	460	.	.	.	.
.	371	.	.	.	.	193	.	.	.	.	.
			1			19					
.	250	8	.	10	.	101	36	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	11. Grofs-Britannien.		12. Frankreich.		13. Spanien.		14. Portugal	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
Früchte.										
Obst, frisches.	1843	Schffl.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Nudeln, Stärke, Graupe, Gries, Grütze, Mehl.	1843	Ctr.	988	5822	.	.	.	.	.	.
	1844	„	65	889	.	.	.	.	.	.
	1845	„	3099	705	.	.	.	.	.	.
Oel in Fässern	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Oelkuchen	1843	„	242545	21350	2500	.	.	.	.	.
	1844	„	261827	102061	.	.	.	.	.	.
	1845	„	230242	64869	.	.	.	.	.	.
Stroh-, Rohr- und Bastwaaren.	1843	„	1464	2687	66	16	. 20	.	.	.
	1844	„	1716	1518	41	41	.	.	.	.
	1845	„	1658	2358	.	.	.	.	.	.
Theer, Daggert, Pech . .	1843	„	.	.	960	60	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Töpferthon und Töpferwaaren.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	. 3	. 4	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	. 1	2	.	.	.	.	.

15. Nord-Amerika.		16. Süd-Amerika.		17. Summa.			18. Gesammt-Aus- u. Durchgang im ganzen Zollv.	19. Davon sind also durch die Ostseehäfen ausgegangen.	20. Westl. Provinzen der Preuss. Monarchie und andere Staaten des Zollvereins.	
in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	zusammen.			in fremden	in einheim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.				Proc.	Schiffen.	
.	.	.	.	861	5942	6803	.	.	.	.
.	.	.	.	.	7383	7383	.	.	.	.
.	.	.	.	.	6300	6300	.	.	.	.
.	12	.	.	1890	6877	8767	45801 386	19,0	.	50
.	.	.	.	1229	2012	3241	38213 2035	8,4	6553	11448
.	.	.	.	5741 31	730 2	6471 33	72550 2216	8,9	8803	23558
.	.	.	.	260	141	401	23628 24452	1,7	2707	.
.	.	.	.	1393	.	1393	38225 33585	3,5	18774	12093
.	.	.	.	127	.	127	13768 39505	0,9	5235	.
.	3272	.	.	257895	24622	282517	466530 234	60,5	.	.
.	.	.	.	263497	102061	365558	545513 281	67,0	.	.
.	.	.	.	254557	64869	319426	487142 199	65,5	1296	.
.	.	.	.	2761 20	3226	5987 20	7714 1552	77,6	455	351
.	.	.	.	3657	2344	6001	7677 2102	78,0	61	5
.	.	.	.	3768	2624	6392	9525 1371	65,9	47	.
.	.	.	.	960	344	1304	8616 11301	15,1	.	.
.	.	.	.	.	.	.	8321 5975	.	.	.
.	.	.	.	59	.	59	8493 7184	0,7	.	.
.	.	.	.	276	927	1203	125784 3685	0,9	.	.
.	.	.	.	350 25	498 5	848 30	137135 4488	0,6	.	.
.	.	.	.	551 5	293 1	844 6	147162 6158	0,5	.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Lübeck.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Sehiffen.	in einheim. Sehiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
Wolle, rohe u. gekämmte.	1843	Ctr.	.	885	42	.	.	.	.	.
	1844	„	.	1258	.	.	.	.	1	.
	1845	„	.	1064	80	.	.	.	.	.
Zink und Zinkwaaren.										
Zink, roher	1843	„	. 10355	. 2954	.	.	.	.	430	.
	1844	„	. 5008	. 6637	.	.	.	.	25	.
	1845	„	. 7768	. 3043	.	.	.	.	65	.
Zinkbleche u. Zinkwaaren.	1843	„	. 1284	8 33	.	.	.	.	20	
	1844	„	.	.	.	.	.	.	25	2
	1845	„	.	.	.	.	.	.	15	
Zinn in Blöcken	1843	„	.	. 713	.	.	.	.	.	
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	
Diverse Gegenstände*).										
Knochendünger	1843	Schffl.	.	.	.	.	.	.	.	
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	
Kartoffeln	1843	„	.	766	.	.	.	.	.	
	1844	„	.	1885	.	.	.	.	.	
	1845	„	4309	565	.	.	.	.	.	
Bäume zum Verpflanzen.	1843	Stck.	.	2170	.	.	.	.	.	
	1844	„	.	1721	.	.	.	.	.	
	1845	„	.	1630	.	.	.	.	.	
Vögel	1843	„	.	3530	.	.	.	.	.	
	1844	„	.	3432	.	.	.	.	.	
	1845	„	.	3170	.	.	.	.	.	

*) Die hierunter genannten Gegenstände sind in den Kommerzial-Nachweisungen für Zollverein nicht besonders angeschrieben.

5. ecklenburg.		6. Schweden.		7. Norwegen.		8. Dänemark.		9. Niederlande.		10. Belgien.	
in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.	
.	.	831	.	.	.	137	.	.	.	.	.
.	.	1001	.	.	.	113	.	.	.	47	.
.	.	414	1	.	.	.	.	80	.	.	.
.	.	1190	.	.	.	30	36	.	.	.	.
.	.	504	354	.	.	41	116	.	.	.	.
.	.	244	.	.	.	219	274	.	.	.	.
2	.	.	.	10	.	18	423	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	373	459	.	.	.	.
.	.	.	74	.	.	686	517	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	68	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	11496	5202	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	11. Grofs-Britannien.		12. Frankreich.		13. Spanien.		14. Portugal	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
Wolle, rohe u. gekämmte.	1843	Ctr.	892	254	.	.	.	.	.	.
	1844	„	520	1986	.	.	.	.	.	.
	1845	„	11	1651	.	.	.	.	.	.
				671						
Zink und Zinkwaaren.										
Zink, roher	1843	„	64626	32586	8200	17652	.	.	.	.
			8164	25624						
	1844	„	61662	21926	59669	8452	.	.	.	.
				4718						
	1845	„	45674	39084	72517	200	.	.	.	.
			860	41091						
Zinkbleche u. Zinkwaaren.	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	30	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Zinn in Blöcken	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
				290						
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Diverse Gegenstände.										
Knochendünger	1843	Schffl.	.	.	4936	7648	.	.	.	.
	1844	„	.	.	11376	10152	.	.	.	.
	1845	„	.	.	2000	.	.	.	.	.
Kartoffeln	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	2448	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Bäume zum Verpflanzen.	1843	Stck.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.
Vögel	1843	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.

15. Nord-Amerika.		16. Süd-Amerika.		17. Summa.			18. Gesammt-Aus- u. Durchgang im ganzen Zollv.	19. Davon sind also durch die Ostseehäfen ausgegangen.	20. Westl. Provinzen der Preuss. Monarchie und andere Staaten des Zollvereins.	
in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	zusammen.			in fremden	in einheim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.				Proc.	Schiffen.	
.	.	.	.	1902	1139	3041	120599	2,5	.	.
							102123			
97	.	.	.	1779	3244	5023	157849	3,1	.	.
					154	154	120730			
.	.	.	.	585	2716	3301	110012	3,0	.	.
					671	671	86314			
.	.	.	.	74476	50274	124750	317648	39,2	.	1100
				18519	28578	47097	60851	77,3		
.	.	.	.	121901	30848	152749	355634	42,9	305	443
				5008	11355	16363	29038	56,3		
.	.	.	.	118719	39558	158277	313427	50,4	4065	2800
				8628	44134	52762	68897	76,5		
.	.	.	.	50	431	481	2553	18,9	.	100
				1284	33	1317	1320	99,9		
.	.	.	.	398	509	907	3241	27,9	.	.
							311			
.	.	.	.	701	591	1292	2862	45,1	.	.
							89			
.	.	.	.	.	.	.	3292	.	.	.
					713	713	5303	13,0		
.	.	.	.	.	.	.	3328	.	.	.
					290	290	2644	10,9		
.	.	.	.	.	.	.	3543	.	.	.
							6951			
.	.	.	.	4936	7716	12652	.	.	.	.
.	.	.	.	11376	10152	21528	.	.	.	.
.	.	.	.	2000	.	2000	.	.	.	.
.	.	.	.	.	766	766	.	.	.	.
.	.	.	.	.	4333	4333	.	.	.	.
.	.	.	.	15805	5767	21572	.	.	3066	3953
.	.	.	.	.	2170	2170	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1721	1721	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1630	1630	.	.	.	.
.	.	.	.	.	3530	3530	.	.	.	.
.	.	.	.	.	3432	3432	.	.	.	.
.	.	.	.	.	3170	3170	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	1. Rufsland.		2. Hamburg.		3. Bremen.		4. Lübeck.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
Summa	1843	Ctr.	5	14398	3048	155	12095	12	9485	3611
			11645	4229	4		146		191	
	1844	„	3877	14531	3057	1555	8862	2589	11097	5070
			5032	6638	50		49		152	11
	1845	„	10055	9865	1305	38	45	.	9525	.
			7932	3122	41		2		460	10
do.	1843	Tonnen.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	194	602	.	.	.	.	.	.
do.	1843	Schffl.	6099	8925	49225	1100	58828	12748	13908	.
			904	200	54688	9747	152521	34213	27215	2232
	1844	„	2160	32125	13898	.	23828	9859	624	6610
					13485	3125	77249	16909	29419	.
	1845	„	66149	83177	6559	.	13106	975	360	.
			5431	2712						
do.	1843	Stck.	2517	10059	48714	23318	94140	.	130	79
	1844	„	36020	16817	29529	509	91543	..	4560	.
	1845	„	150	6057	25034	3850	125261	358	1876	.
do.	1843	Schock	92	137	.	.	78	.	5	.
	1844	„	96	.	50	.	147	.	13	.
	1845	„	.	.	10	.	132	.	.	.
do.	1843	Klftr.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	oder	.	.	.	.	7	.	22	.
	1845	Faden.	.	.	.	.	6	.	8	.
do.	1843	Schiffs-	.	96	.	.	.	.	.	.
	1844	lasten.	45	202	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	53	.	.	.	.	.	.

5.		6.		7.		8.		9.		10.	
ecklenburg.		Schweden.		Norwegen.		Dänemark.		Niederlande.		Belgien.	
in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.	in fremden	in einheim.
Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.		Schiffen.	
609	1198	2916	3554	3047	74	14260	11499	181306	22921	59046	14816
	3	768	2	3		246	31	101	33		
.	1592	4319	726	1445	40	14309	9541	206187	23364	28920	284
	40	1	3			120	5	110		7	
681	275	3827	741	3064	.	13611	2841	28550	1755	50792	9168
	2	103		68		95	23	14			
.	49	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
				60							
.	.	.	.	.	.	207	1154	.	.	.	.
				47							
.	.	.	.	.	.	38	231	.	.	.	.
				23							
4162	14500	14634	.	153662	32499	109663	36839	339209	170833	144161	89565
13902	5382	24462		450779	23168	328268	19650	625325	175743	107751	36663
.	2564	45101	2058	171513	68324	31893	3683	249237	92225	64847	19507
				554542	43121	94210	16268	1143320	394352	83195	45534
624	858	37844	4409	171270	13890	19551	1200	378087	167734	72727	77355
		1789	2138	9127				41443	25515		15004
.	80	3407	576	868	.	45695	27171	112812	103088	208551	475151
392	.	1195	.	1203	.	68293	38303	168022	27636	107861	187624
140	.	724	.	2214	.	29133	61208	103616	11885	49861	182401
.	.	60	.	67	.	1540	2514	488	106	174	316
.	.	132	.	102	.	3053	1900	824	513	140	369
20	.	.	.	815	.	1838	600	6281	103	124	185
.	.	.	.	10	.	2948	5266	.	1	.	.
.	.	.	.	6	.	3632	8469	2	9	.	.
.	.	.	.	.	.	5584	8566	8	.	.	.
112	42	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.
.	1	.	.	.	.	.	11	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Benennung der Gegenstände.		Gewicht und Anzahl.	11. Grofs-Britannien.		12. Frankreich.		13. Spanien.		14. Portugal.	
			in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim Schiffen.
Summa	1843	Ctr.	559340	298050	60403	30102	.	.	.	39
			8381	28059		9	20			
	1844	„	637507	511365	72460	22191	.	.	.	39
			1050	7209						
	1845	„	446815	411577	75398	299	.	.	.	54
			1520	44804						
do.	1843	Tonnen.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	„	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	600	.	.	.	.	.	.
do.	1843	Schffl.	632932	1175686	16659	13581	.	.	.	.
			807071	1481436	22804					
	1844	„	1068177	2208495	30353	33278	.	.	.	.
			1206014	1144644	15932	13000				
	1845	„	1071381	1818493	12366	.	.	.	.	.
			54914	189553	6460					
do.	1843	Stck.	90242	444790	69965	328632	.	.	.	2
	1844	„	153526	579961	60447	189946	3976	.	.	.
	1845	„	111118	1138976	53387	173706	4082	.	.	3
do.	1843	Schock	7047	13807	1404	9659	.	.	.	255
	1844	„	7636	24858	2416	6152	.	.	1136	319
	1845	„	6632	26436	2693	9239	.	207	.	114
do.	1843	Klftr.	612	2062	.	.	.	.	.	.
	1844	oder	661	2592	.	32	.	.	.	.
	1845	Faden.	529	4035	.	.	.	.	.	.
do.	1843	Schiffs-	.	.	.	.	.	.	.	.
	1844	lasten.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	„	.	.	.	.	.	.	.	.

15. Nord-Amerika.		16. Süd-Amerika.		17. Summa.			18. Westl. Provinzen der Preufs. Monarchie und andere Staaten des Zollvereins.	
in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.	zusammen.	in fremden Schiffen.	in einheim. Schiffen.
3179	3289	.	.	909474	404066	1313540	13049	9374
				21505	32366	53871		
5545	.	6990	5036	1004592	598280	1602872	105454	47695
				6571	13906	20477		
3676	115	1510	25	648888	439519	1088407	34571	31731
59				10294	47961	58255		
.	.	.	.	.	49	49	.	.
				60		60		
.	.	.	.	207	1154	1361	.	.
				47		47		
.	.	.	.	232	1433	1665	.	.
				23		23		
.	.	.	.	1563449	1556326	3119775	1262650	325910
				2623761	1788434	4412195		
.	.	.	.	1707391	2478628	4186019	309015	122771
				3224401	1676953	4901354		
.	.	.	.	1856224	2169091	4025315	551621	234509
				119164	234922	354086		
.	.	37094	53294	785208	1470278	2255486	.	6287
.	.	52260	41520	834946	1082316	1917262	4900	. .
.	.	68163	41329	644065	1621909	2265974	7950	215
.	.	.	21	11021	29117	40138	.	.
.	.	.	.	15802	36982	52784	.	.
.	.	6	10	18994	37935	56929	.	.
.	.	.	18	3576	7347	10923	.	.
.	.	.	.	4330	11102	15432	.	.
.	.	.	.	6148	12601	18749	.	.
.	121	.	32	118	291	409	.	.
.	.	.	83	45	297	342	.	.
.	.	.	15	.	68	68	.	.

Der in vorstehende Nachweisung nur summarisch aufgenommene Ausgang und Durchgang nach den daselbst nicht besonders genannten Ländern betrug:

		Centner		Scheffel		Stück		Schock		Klafter	
		in frmd. Sch.	in einh. Sch.	in frmd. Sch.	in einh. Sch.	in frmd. Sch.	in einh. Sch.	in frmd. Sch.	in einh. Sch.	in frmd. Sch.	in einh. Sch.
nach Hannover	1843	735	.	9160	.	30947	.	66	. .	3	.
	1844	8	.	8071 6760	.	23153	.	51	.	.	.
	1845	6	.	6949 6200	.	21442	.	399	.	8	.
» Oldenburg	1843	.	.	87	.	40126	.	.	.	.	.
	1844	9	.	.	.	32966	.	6	.	.	.
	1845	5	.	86 .	.	46359	.	24	.	3	.
» Afrika . .	1843	.	.	.	.	.	4020	.	.	.	.
	1844	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	23	3280	.	.	1505	2095	20	6	.	.

Die nach Centnern angeschriebenen Ausfuhren bestanden: nach Hannover in Sämereien und Matten, nach Oldenburg in Mehl, nach Afrika in Spiritus und Glaswaaren. Die Gegenstände der übrigen Ausfuhren nach diesen Ländern ergeben sich von selbst.

An Waaren, welche in der Nachweisung nicht genannt sind, gingen aus und durch:

	1843.	1844.	1845.
Garn und Waaren aus Baumwolle, Seide, Wolle nach Rufsland, Schweden, Dänemark . . . . . Ctr.	194	929	777
Blei und Bleiwaaren nach Rufsland und Dänemark . . . . . »	474	14	15
Eisen u. Eisenwaaren nicht bes. gen. nach Dänemark, Niederlande, Grofsbritannien »	120	117	44
Glas u. Glaswaaren nach Rufsland, Schweden, Dänemark . . . . . »	1102	748	631
Hopfen nach Dänemark . . . . . »	16	8	24
Instrumente nach Rufsland, Schweden, Dänemark . . . . . »	53	38	103
Kalk und Gips gebr. nach Mecklenburg u. Dänemark . . . . . »	49	40	10
Karden nach Rufsland, Lübeck, Schweden »	14	82	75

		1843.	1844.	1845.
Kupfer, Messing und Waaren daraus nach Rufsland und Dänemark	Ctr.	231	100	134
Kurze Waaren nach Schweden u. Dänemark	»	27	93	112
Leder und Lederwaaren nach Hamburg u. Lübeck	»	22	4	48
Leinengarn nach Grofsbritannien	»	12	.	.
Material-Waaren nicht bes. gen. nach Schweden, Norwegen, Dänemark, Niederlande, zum gröfsten Theile Durchgang . . .	»	1342	1481	2805
Papier und Pappwaaren nach Rufsland, Schweden, Norwegen	»	12	28	130
Schiefspulver nach Schweden	»	.	75	52
Seife nach Schweden, Norwegen, Dänemark	»	51	37	9
Spielkarten nach Hamburg und Lübeck . .	»	4	5	7
Stein-Waaren nach Rufsland und Schweden	»	7	23	37
Steinkohlen nach Rufsland und Schweden	»	3281	630	1012
Talg nach Grofsbritannien (Durchgang) . .	»	1	808	.
Diverse Gegenstände	»	5904	8955	14514

Nach andern als den genannten Ländern und von andern als den genannten Waaren haben Ausfuhren resp. Durchfuhren nicht stattgefunden.

Die Nachweisung läfst den Ausgang und Durchgang, sowie derselbe aus den zollamtlichen Anschreibungen hervorgehet, gesondert ersehen, man würde indessen irren, wenn man annehmen wollte, dafs unter dem Ausgang nur Erzeugnisse Preufsens oder des Zollvereins enthalten seien. Für manche Waaren vertritt die Eingangs-Abgabe, für andere die Ausgangs-Abgabe, für noch andere die Eingangs- und Ausgangs-Abgabe die Stelle der Durchgangs-Abgabe; diese Waaren treten daher, auch wenn sie nur zum Durchgang bestimmt sind, in der Regel in den freien Verkehr, und werden in Folge dessen, wenn sie das Gebiet des Zollvereins verlassen, nicht unter dem Durchgange, sondern unter dem Ausgange angeschrieben. Von den in der Nachweisung genannten Waaren gehören hierher: Abfälle, Pottasche, Erze, Flachs, Werg, Hanf, Heede, Sämereien, Hasen- und Kaninchenfelle und Haare, ordinäre Matten ungefärbt, Holz, Obst gebackenes, Oelkuchen, Theer, Daggert, Pech. Auf den Einfluss dieser Verhältnisse auf die in der Nachweisung bei dem Ausgange angegebenen Zahlen wird weiter unten zurückzukommen sein.

Die wichtigsten Ausfuhr-Artikel der Preufsischen Ostseehäfen sind bekanntlich Holz und Getreide.

Nur der kleinere Theil des ausgehenden Holzes ist Preufsisches Erzeugnifs, der gröfsere wird, und zwar meist als Rundholz, aus Rufsland und Polen unsern Häfen zugeführt und dort zu Brettern, Bohlen, Eisenbahnschwellen u. s. w. verschnitten. Fafst man die Hölzer in gröfsere Kategorien zusammen, so wurden im Durchschnitt der Jahre $18^{43}/_{45}$

	Blöcke oder Balken von hartem Holz	desgl. von weichem Holz	Bohlen, Bretter Latten u. s. w.
über die Russisch-Polnische Grenze eingeführt	35894 Stck.	744173 Stck.	24039 Schiffslast
über die Seegrenze ausgeführt	57205 »	254664 »	73413 »

Die bedeutende Mehreinfuhr der Blöcke von weichem Holz und die bedeutende Mehrausfuhr von Bohlen u. s. w. erklärt sich eben daraus, dafs die eingehenden Blöcke in den Hafenorten zu Sägewaaren verarbeitet werden. Die Ausfuhr erfolgt fast ausschliefslich aus Memel, Danzig und Stettin. Es betrug die durchschnittliche Ausfuhr an

	Blöcken od. Balken von hartem Holz	Proc.	desgl. von weichem Holz	Proc.	Bohlen, Bretter, Latten u. s. w.	Proc.
aus Memel	13506 Stck.	23,6	91024 Stck.	35,7	43269 Last.	58,9
» Danzig	3735 »	6,5	121277 »	47,6	24168 »	32,9
» Stettin	35063 »	61,3	28958 »	11,3	4697 »	6,4
» allen andern Häfen	4901 »	8,6	13405 »	5,4	1279 »	1,8
Summa	57205 »	100,0	254664 »	100,0	73413 »	100,0

Von der gesammten Holzausfuhr hat Grofsbritannien etwa 50 Proc. oder die Hälfte, Frankreich etwa 18 Proc., Belgien mehr als 8 Proc., die Niederlande und Dänemark beide über 6 Proc., Portugal über 3 Proc. erhalten. Der Rest von kaum 8 Proc. vertheilt sich auf die Norddeutschen Küstenstaaten, Schweden und Norwegen, Rufsland und Spanien.

Was das Getreide betrifft, so ist zunächst der Widerspruch aufzuklären, welcher anscheinend darin liegt, dafs in der dritten Spalte von Kolonne 17 der Nachweisung der in den Jahren 1843 und 1845 erfolgte Durchgang von Weizen aus den Ostseehäfen auf eine gröfsere Menge angegeben ist, als in Kolonne 18 der Durchgang durch den ganzen Zollverein. Es beruhet dies darauf, dafs in den aus den Ostseehäfen durchgegangenen Getreide-Mengen dasjenige Getreide mit enthalten ist, welches aus Mecklenburg nach den Neuvorpommerschen Häfen und nach Stettin durchgeführt wurde, während dieser Durchgang, als Durchgang auf kurze Strafsenstrecken (dritte Abtheilung,

Abschnitt III des Zolltarifs), in die allgemeine Durchgangs-Nachweisung für den Zollverein nicht aufgenommen wird. Es betrug derselbe:

	1843.	1844.	1845.
von Weizen . . . . Schfl.	162133	188456	299351
» Roggen . . . . »			
» Hülsenfrüchten »			.
» Gerste . . . . . »	2595	25379	17873
» Hafer . . . . . »	.		.

und er konnte, wegen der ungetrennten Anschreibung der verschiedenen Getreide-Arten, dem in Kolonne 18 nachgewiesenen Durchgang nicht hinzugefügt werden.

Es ist ferner zu bemerken, dafs im Jahre 1845 das Polnische zum Durchgang auf der Weichsel über Danzig bestimmte Getreide, gleich nach Entrichtung des Durchgangszolles in den freien Verkehr getreten, und nur der Ausgang überhaupt, ohne Trennung von eigenem und fremden Getreide von der Zollbehörde notirt ist. Es ist daher in jenen Jahren der Durchgang bedeutender und der Ausgang geringer gewesen, als in Kolonne 17 und 18 der Nachweisung angegeben ist, und zwar für Weizen um etwa 390000 Scheffel, für Roggen, Gerste und Hafer um etwa 18000 Scheffel.

Ueberhaupt aber ist bei der Würdigung des Verhältnisses zwischen dem aus- und durchgegangenen Getreide nicht zu übersehen, dafs die Identität des zum Durchgange aus den Ostseehäfen bestimmten Getreides nicht kontrolirt wird. Die Steuer-Verwaltung begnügt sich mit dem Nachweise, dafs die zum Durchgange deklarirte Menge Getreide wirklich ausgegangen ist; ob hierunter inländisches Getreide war, ob also ausländisches zum Durchgang deklarirtes Getreide in den innern Verbrauch übergegangen und an dessen Stelle inländisches ausgeführt ist, wird nicht verfolgt, und es läfst sich deshalb nicht behaupten, dafs die als Durchgang in der Nachweisung verzeichneten Mengen wirklich nur fremdes Getreide enthalten.

In der That ist auch eine solche Unterscheidnng für die Handels-Statistik von geringem Interesse. Das Getreide ist in vielen Beziehungen als eine fungibele Gröfse anzusehen, und sowohl bei der Frage über den Umfang des Getreidehandels eines Landes nach dem Auslande im Allgemeinen, als auch bei der Frage: welche Mengen Getreide ein Land an ein anderes abzugeben vermöge, kommt es wesentlich nur darauf an, diejenigen Getreide-Mengen, welche über

die Grenzen dieses Landes eingegangen sind, denjenigen gegenüberzustellen, welche dasselbe verlassen haben. In Beziehung auf die Ostsee-Provinzen ist eine genaue Zusammenstellung dieser Art nicht möglich, da der zwischen denselben und den angrenzenden Provinzen Preufsens stattfindende Getreide-Verkehr in Zahlen nicht darzustellen ist; soweit das Ausland und das westliche Zollvereins-Gebiet allein in Betracht kommt, ergeben sich folgende Resultate, bei welchen der oben nachgewiesene Durchgang auf kurzen Strafsenstrecken nicht mit in Rechnung gestellt ist. Im Durchschnitt der Jahre $18^{43}/_{45}$ sind

		Weizen.	Roggen.	Gerste und Hafer.	Hülsenfrüchte.
1. über die Grenzen von Preussen, Pommern und Posen nach dem Auslande gegangen (Ausgang und Durchgang) . .	Schfl.	3855049	1673849	1143147	243458
2. aus Pommern und Preufsen zur See nach dem westlichen Theile des Zollvereins verschifft	»	291509	464285	140339	37019
zusammen	»	4146558	2138134	1283486	280477
3. über die Grenzen von Preussen, Pommern und Posen aus dem Auslande eingegangen (Einfuhr und Durchgang) . .	»	2341739	1918125	325423	76481
mithin betrug der Ueberschufs der eigenen Production der drei Provinzen, incl. der Zufuhren aus Brandenburg und Schlesien	»	1804819	220009	958063	203996

Die Vertheilung der Ausfuhr von Getreide nach dem Auslande (Ausgang und Durchgang) auf die einzelnen Häfen ist durch nachstehende Verhältnifszahlen ausgedrückt:

		Pillau und Königsberg*).	Danzig.	Stettin.	Sonstige Häfen.	zusammen.
Weizen	1843	11,9	61,1	14,5	12,5	100,0
	1844	9,6	58,9	14,0	17,5	100,0
	1845	2,9	56,8	21,4	18,9	100,0
Roggen	1843	40,4	41,3	0,8	17,5	100,0
	1844	31,8	51,2	3,9	13,1	100,0
	1845	7,0	13,2	57,6	22,2	100,0
Gerste und Hafer	1843	38,7	5,1	8,9	47,3	100,0
	1844	19,8	3,5	27,0	49,7	100,0
	1845	—	0,5	31,5	68,0	100,0
Hülsenfrüchte . .	1843	55,8	22,5	5,2	16,5	100,0
	1844	41,0	16,3	22,6	20,1	100,0
	1845	55,3	16,3	12,0	16,4	100,0

Die Gründe der bedeutenden Schwankungen, welche nach vorstehender Uebersicht in der Betheiligung der verschiedenen Häfen bei der Getreide-Ausfuhr stattgefunden haben, sind verschiedener Art. Im Jahre 1844 wirkten günstige Ernten in den meisten getreidebedürftigen Ländern nachtheilig auf die Ergebnisse des Exportgeschäfts, ohne jedoch dessen Umfang wesentlich zu berühren. In Weizen war die Ausfuhr derjenigen des Vorjahres gleich; die verminderte Ausfuhr nach Grofsbritannien, welche besonders bei Danzig und Königsberg hervortrat, wurde allein schon durch die Vermehrung der Verschiffungen nach den Niederlanden aufgewogen. Der geringeren Ausfuhr von Roggen, durch günstige Ernten in Dänemark und Belgien veranlafst, stand eine überaus bedeutende Steigerung des Exports von Gerste gegenüber, welche, durch Nachfrage in Grofsbritannien hervorgerufen, vorzugsweise Königsberg und Stettin zu Gute kam. Das Jahr 1845 war charakterisirt durch die Folgen der im Vorjahre in Preufsen und Polen eingetretenen Mifsernte, durch die Wirkungen der in dem polnischen Getreide-Geschäft im Jahre 1844 eingetretenen Verluste, und durch die Besorgnisse über den Ausfall der Ernte von Kartoffeln und Roggen. Die Ausfuhr von Weizen sank auf drei Viertheile derjenigen der beiden Vorjahre, am stärksten in Königsberg, wo bei geringem Bestande und mangelnden Zufuhren, noch der inländische Bedarf Ansprüche machte, weniger in Danzig, wo sehr grofse Bestände den

*) Unter den Ausfuhren aus Pillau sind die über Pillau ausgegangenen Ausfuhren von Elbing und Braunsberg nicht mit in Rechnung gestellt.

Mangel der Zufuhren wenigstens zum Theil übertragen konnten. In Stettin gestattete die günstigere Ernte des Hinterlandes eine Vermehrung des Exports. Bei Roggen fiel die Ausfuhr im Ganzen auf ein Fünftheil, für Königsberg und Danzig auf ein Zwanzigtheil des vorjährigen Betrages; in beiden Handelsplätzen nahm der inländische Bedarf die Bestände und die geringen Zufuhren fast ausschliefslich in Anspruch, während Stettin und die Neuvorpommerschen Häfen auch in diesem Artikel ihre Ausfuhr steigern konnten. In Gerste und Hafer war die Ausfuhr wenig geringer als im Jahre 1843, sie fiel aber fast allein den Pommerschen Häfen zu. In Königsberg trat die kaum erlebte Erscheinung ein, dafs in allen Getreide-Arten zusammen die Einfuhren zur See etwa 1000 Last mehr betrugen als die Ausfuhren auf diesem Wege.

Von der gesammten Getreide-Ausfuhr der drei Jahre erhielt Grofsbritannien 61,7 Proc., oder beinahe zwei Drittheile, die Niederlande über 18 Proc., Norwegen 8 Proc., Belgien und Dänemark beide mehr als 3 Proc. Die übrigen 6 Proc. gingen nach den Hansestädten, Rufsland, Schweden, Frankreich, Mecklenburg.

Unter den übrigen, nach dem Gewicht angeschriebenen Ausfuhr-Gegenständen sind nur wenige von Bedeutung. Es wurde im Durchschnitt der drei Jahre die gesammte nach Gewicht ausgedrückte Ausfuhr-Menge, bis auf einen kleinen Theil, von sechs Artikeln gebildet nämlich von

Oelsaat	mit	35,2	Proc.
Oelkuchen	»	23,4	»
Flachs, Werg etc. . .	»	14,3	»
Zink	»	13,3	»
Branntwein	»	3,9	»
Abfällen	»	2,7	»
zusammen		92,8	»

Welchen Antheil an dem Ausgange dieser Gegenstände der Durchgang hatte, ist hinsichtlich der Artikel Zink und Branntwein aus der Nachweisung selbst ersichtlich; hinsichtlich der übrigen Artikel, bei welchen der Eingangs- oder Ausgangszoll die Stelle des Durchgangszolls vertritt, läfst sich das Verhältnifs mit Hülfe der nachstehenden Uebersicht annähernd bestimmen. Es sind im Durchschnitt der Jahre

	Oelsaat.	Oelkuchen.	Flachs, Werg, Hanf.	Abfälle.
nach Inhalt der Nachweisung seewärts ausgeführt . . . . Ctr.	485643	322500	197713	36623
in die Provinzen Preufsen, Pommern und Posen landwärts eingeführt . . . . . »	532765	1347	124119	8950
es betrug also die Mehr-Ausfuhr »	.	321153	73649	27673

Es ergiebt sich hieraus auch für diese Artikel ein wie bedeutender Theil des Ausfuhrhandels der Ostseehäfen im Durchfuhrhandel besteht. Es wird anzunehmen sein, dafs, in allgemeinen Verhältnifs-Zahlen ausgedrückt, von dem gesammten Ausgange von Holz zwei Drittheile, von Getreide mehr als die Hälfte, von den nach dem Gewicht angeschriebenen Waaren beinahe die Hälfte aus Russisch-Polnischen Erzeugnissen bestanden haben.

Von den nach dem Gewicht notirten Waaren sind verschifft worden: nach Grofsbritannien 71,5 Proc., also fast drei Viertheile (besonders: Abfälle, Flachs, Hanf etc., Oelsaat, Bier, Branntwein, Oelkuchen, Zink), nach den Niederlanden 11,2 Proc. (Pottasche, Oelsaat, Matten), nach Frankreich über 6 Proc. (Flachs etc., Oelsaat, Zink, Knochendünger), nach Belgien 4 Proc. (Pottasche, Oelsaat), nach Rufsland mehr als 2 Proc. (Erze, Holzwaaren, Zink); die verbleibenden 5 Proc. vertheilen sich auf die übrigen in der Nachweisung genannten Länder.

Das Verhältnifs der Ausfuhr zur See zu der Ausfuhr über die Landgrenzen des Zollvereins im Einzelnen nachzuweisen, ist von geringerem Interesse, als dies bei der Einfuhr der Fall war. Dafs die Ausfuhr von Produkten der Bodenkultur und der mit derselben in unmittelbarer Verbindung stehenden Gewerbe, wie von Getreide, Oelsaat, Oelkuchen, Flachs, Werg, Hanf, Heede, Pottasche, Branntwein, ferner von Fabrikmaterialien, zu deren Verarbeitung es an Ort und Stelle an Gelegenheit fehlt, wie von Abfällen und Lumpen, von Gegenständen des Schiffsproviants wie Fleisch, endlich von Schlesisch-Polnischen Bergwerks-Produkten wie Zink und Zinkbleche relativ bedeutend ist, hat in bekannten Verhältnissen seinen Grund. Danziger Bier ist mit durchschnittlich nahe an 20000 Ctr, oder 48 Proc. der gesammten Ausfuhr des Zollvereins, zur Schiffs-Verproviantirung nach Grofsbritannien ausgegangen. Endlich ist als relativ erheblich die Ausfuhr von roher Leinwand — 23 Proc. der Gesammtausfuhr — hervorzuheben, welche im Regierungs-Bezirk Königsberg, namentlich dem Ermelande verfertigt, und aus Elbing, Braunsberg, besonders aber

Königsberg, nach Dänemark, Lübeck, Norwegen und den Niederlanden ausgeführt wird.

Von den Ausfuhren von Holz sind über 67 Proc., von Getreide 47 Proc., von den nach dem Gewicht angeschriebenen Waaren 37 Proc. unter einheimischer Flagge erfolgt. Bei dem Artikel Holz beruhet das Uebergewicht dieser Flagge allein auf dem Verkehr mit Grofsbritannien, Frankreich und Belgien, welche Länder freilich, wie oben bemerkt wurde, über drei Viertheile der gesammten Holzausfuhr erhielten; in dem Verkehr mit allen übrigen Ländern war die einheimische Flagge im Nachtheil. In dem Verkehr mit Getreide waren es nur Rufsland und Grofsbritannien, wohin mehr Zufuhren auf Preussischen als auf fremden Schiffen erfolgten; namentlich nach Grofsbritannien wurde beinahe doppelt so viel Getreide unter einheimischer als unter fremder Flagge ausgeführt. Von den nach dem Gewicht angeschriebenen Waaren erhielt nur Rufsland mehr auf Preufsischen als auf fremden Schiffen. Nach Oldenburg und Hannover erfolgten überhaupt keine Ausfuhren unter einheimischer Flagge.

Das Verhältnifs der Preufsischen zu den fremden Flaggen bei der gesammten Ausfuhr im Durchschnitt der Jahre $18^{43}/_{45}$ ergiebt sich aus folgender Uebersicht. Es gingen beladen aus den Preufsischen Häfen:

2937	Preufsische	Schiffe	mit	280772	Lasten	61,4 Proc.
647	Britische	»	»	61256	»	13,4 »
540	Niederländische	»	»	33250	»	7,4 »
495	Dänische	»	»	23932	»	5,3 »
388	Hannoversche	»	»	20089	»	4,4 »
335	Norwegische	»	»	14130	»	3,1 »
102	Schwedische	»	»	6107	»	1,4 »
44	Mecklenburgische	»	»	4464	»	1,0 »
85	Oldenburgische	»	»	4415	»	1,0 »
42	Hanseatische	»	»	2777	»	0,6 »
28	Französische	»	»	1794	»	0,4 »
14	Russische	»	»	1327	»	0,3 »
5	Nordamerikanische		»	833	»	0,2 »
3	Schiffe andrer Nationen			360	»	0,1 »
5665	Schiffe		mit	455506	Lasten	100,0 Proc.

Die Ausfuhren nach dem westlichen Zollvereinsgebiete bestanden vorzugsweise aus Getreide, Oelsaat und Mehl, sodann aus Oel, Branntwein, Zink, Flachs, Pottasche, Abfällen, Lumpen und Leinenwaaren.

Braunschweiger Lichtmesse 1847.

Die Messe begann unter den ungünstigsten Vorbedeutungen. Die Kleinhändler aus dem Hannoverschen und Braunschweigschen, auf welche die Braunschweiger Messe zum überwiegenden Theile angewiesen ist, hatten bei der anhaltenden Theuerung der nothwendigsten Lebensmittel, welche die Consumenten zur gröfsten Sparsamkeit in ihren Ausgaben nöthigt, von den auf der vorjährigen Sommermesse eingekauften Waaren nur wenig absetzen können, und von den Abnehmern, die auf Credit gekauft hatten, zum grofsen Theil keine Zahlung erhalten. Wie man befürchtet hatte, blieb daher eine erhebliche Anzahl der kleinen Kaufleute und Händler auf dieser Messe ganz aus, weil sie zur Bezahlung der auf der letzten Sommermesse bei den Grofshändlern auf Credit entnommenen Artikel nicht im Stande waren. Das Geschäft zeigte sich im Ganzen gedrückt und der Geldmangel sehr fühlbar, indem man annehmen kann, dafs etwa die Hälfte der in dieser Messe zu leistenden Baarzahlungen zurückgeblieben ist. In der Mefsgegend herrschte eine augenfällige Leere vor und viele Gewölbe wurden stundenlang von keinem Käufer betreten. Im Allgemeinen darf die diesjährige Lichtmesse eine ungünstige genannt werden.

Die Zahl der Conten ausländischer Waaren belief sich nur auf 41, während die vorhergehende Lichtmesse von 1846 deren 54 aufzuweisen hatte. Von den Conteninhabern, welche die letztere Messe besucht hatten, fehlten 21, unter welchen 13 mit lohgarem Leder, dagegen waren 8 Conteninhaber, worunter 3 mit lohgarem Leder, 4 mit Manufakturwaaren, und 1 mit Glaswaaren neu erschienen. An lohgarem Leder wurden nur etwa 81 Ctr., also gegen 180 Ctr. weniger, wie in der vorjährigen Wintermesse eingeführt. Die Hannoverschen Ledermärkte zu Hildesheim und Hannover äufserten offenbar auch diesmal ihren nachtheiligen Einflufs, da allein in Hannover mindestens 3000 Ctr. von diesem Artikel verkauft sein sollen. Die Lederpreise stellten sich pro Centner 2 bis 3 Thlr. niedriger als im Vorjahre, und es wurden besonders die Käufer aus der Provinz Posen und dem Mecklenburgschen sehr vermifst. — Die Gesammtanschreibung ausländischer Waaren betrug nur gegen 864 Ctr., in der vorhergehenden Lichtmesse aber 1179 Ctr. Von Baumwollenwaaren

mögen 40 Proc. der Anschreibung für diesen Artikel abgesetzt sein. Wollen-, Seiden-, Halbseiden- und kurze Waaren gingen im Allgemeinen schlecht ab. Glaswaaren befanden sich wenige am Platz und waren nur von zwei Handlungen eingeführt, von denen die eine ihr Lager fast ganz räumte, die andere aber nur wenig absetzte.

Zollvereinsländische Waaren mögen gegen 16000 Ctr., also unbedeutend weniger wie im vorigen Jahre, welches 16347 Ctr. solcher Waaren nachwies, auf dem Platze gewesen sein. Die inländischen Tuche, welche in der Regel hier lohnenden Absatz finden, hatten diesmal ebenfalls unter der Ungunst der Verhältnisse zu leiden. Die Fabrikanten aus Salzwedel und Burg machten zwar gute Geschäfte, indem sie fast alle über $^3/_4$ ihrer Läger verkauften, und auch einige Tuchhändler aus Kirchberg waren mit der Messe zufrieden, aber die andern Tuchfabrikanten setzten nur wenig ab und führten bittre Klage. — Vereinsländische Baumwollenwaaren hatten im Ganzen schlechten Absatz und nur einige Fabrikanten von Mitweida verkauften davon stärkere Partieen. Die Posamentier-Waarenlager aus Annaberg und Buchholz erfreuten sich guter Abnahme. In kurzen und Eisenwaaren wurde nur theilweise ein mäfsiges Geschäft gemacht; einige Fabrikanten in diesem Artikel verkauften äufserst wenig. — Vereinsländisches Leder ging billig ab. Vom Sohlleder mag nur ein Drittel unverkauft geblieben sein, während die Oberleder fast ganz geräumt wurden, wobei sich indessen die Fabrikanten einen Preisabschlag von 2 bis 3 Thlr. vom Centner gefallen lassen mufsten.

Gedruckt bei Gustav Schade.

INTELLIGENZBLATT ZUM HANDELS-ARCHIV.

März 1847.

Bei Gebhardt in Grimma erschien soeben in 3r sehr vermehrter Auflage:

Lehrbuch der Contorwissenschaft

von

A. Schiebe.

1r Theil.

Auch unter dem Titel:

Die Contorwissenschaft,

mit Ausnahme der Correspondenz und Buchhaltung.

3. sehr vermehrte Auflage.

Preis: 3 Thlr. 10 Sgr.

In der unterzeichneten Buchhandlung ist erschienen:

Meine Erfahrungen

im Gebiete der

allgemeinen und speciellen

Pflanzen-Cultur.

1r Band.

Preis: 1½ Thlr.

Baumgärtner's Buchhandl. in Leipzig.

Bei Justus Perthes in Gotha erscheint:

Ad. Stieler's Hand-Atlas

über alle Theile der Erde nach dem neuesten Zustande und über das Weltgebäude.

Neue wohlfeile Ausgabe in 83 Blatt (vollständig)

nebst Bericht und Erläuterungen.

Diese lieferungsweise erscheinende neue Ausgabe wird in neun Lieferungen (Preis 13 Thlr. im Ganzen) beendigt. Die 1—8te Lieferung ist erschienen, und der Schluſs wird in wenigen Wochen ausgegeben.

Bei Duncker & Humblot in Berlin ist erschienen:

Das

Preufsische Wechselrecht

in seinen Grundsätzen

und

mit Berücksichtigung der fremden Gesetzgebungen praktisch dargestellt

von

S. Borchardt.

Nebst einem Anhange:

Von den Maklern und den kaufm. Commissionairen.

Preis: 24 Sgr.

Bei Wilhelm Besser in Berlin erschien soeben:

Zum

Recht der Frachtfuhrleute,

zugleich mit Bezug

auf Eisenbahnen.

Versuch der Erörterung eines Rechtsfalles

von

Dr. C. W. Asher.

Preis: 3 Sgr.

Im Verlage von Perthes-Besser & Mauke in Hamburg erschien:

Die

Aufgabe der Hansestädte

gegenüber

dem deutschen Zollverein,

sowie in Bezug auf eine

gemeinsame deutsche Handelspolitik.

Commissions-Bericht

an die vaterländische Section

der

Hamburger Gesellschaft zur Beförderung der Künste und Gewerbe.

Preis: 1 Thlr. 6 Sgr.

I. GESETZGEBUNG.

ZOLLVEREIN.

Eingangs-Abgabe von Reis.

Die zollfreie Einlassung von Reis bis zum 30. September 1847 ist gestattet, im Königreich Württemberg, im Grofsherzogthum Baden und im Herzogthum Nassau laut provisorischen Gesetzes vom 24. Februar, im Kurfürstenthum Hessen laut Verfügung vom 10. März 1847.

PREUSSEN.

Kabinets-Order, betreffend die Abänderung der Bestimmung des Hafengeld-Tarifs für den Hafen von Pillau vom 18. October 1838, Anhang zu III. No. 1a.

Auf Ihren Antrag vom 9. d. M. will Ich die Bestimmung des Hafengeldtarifs für den Hafen von Pillau vom 18. Oktober 1838 Anhang zu III. No. 1. lit. a*), dahin abändern, dafs den Lootsen ein Liegegeld von 15 Sgr. für jede Nacht fortan nur dann zustehen soll, wenn die Fahrt dadurch, dafs das Schiff zu tief liegt, oder durch Nachlässigkeit des Schiffers aufgehalten wird. Ich beauftrage Sie, diesen Meinen Befehl durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntnifs zu bringen.

Berlin, den 19. Februar 1847.

Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Finanzminister von Düesberg.

*) Nach dieser Bestimmung war dem Lootsen, wenn er ohne seine Schuld über Nacht an Bord eines Schiffes bleiben mufste, für jede Nacht ein Liegegeld von 15 Sgr. zu entrichten.

Bekanntmachung, die Korrespondenz von und nach Ostindien, China etc. betreffend.

Zufolge einer Benachrichtigung der Kaiserlich Oesterreichischen Postverwaltung können Briefe aus Preufsen

A. nach den Englisch-Ostindischen Besitzungen und Schutzstaaten, so wie nach Hong-Kong in China;

B. nach allen anderen Orten des Chinesischen Reiches; und

C. nach allen über Ostindien hinaus gelegenen Ortschaften

vom 1. d. M. ab, auf dem Wege über Triest und Alexandrien, unter folgenden Bedingungen befördert werden.

Die Korrespondenz ad *A* mufs bis Alexandrien, die Korrespondenz ad *B* und *C* dagegen bis zum überseeischen Landungshafen (in Ostindien oder China) frankirt werden.

Das Porto stellt sich, wie folgt, zusammen:

1. aus dem conventionsmäfsigen Preufsischen internen Porto für die durch Oesterreich transitirende Korrespondenz, welches beträgt:

   a) für die Post-Anstalten im Regierungs-Bezirk Posen, der Provinz Schlesien und den Kreisen Sorau und Spremberg
   6 Kr. oder 2¼ Sgr.

   b) für alle übrigen Post-Anstalten östlich der Weser
   12 Kr. oder 4¼ Sgr.

   und *c*) für die Post-Anstalten westlich der Weser
   16 Kr. oder 5¾ Sgr.

   für den einfachen nicht über ½ Loth Wiener Gewicht schweren Brief;

2. aus dem Oesterreichischen Transit-Porto vom Oesterreichischen Eingangspunkte bis Triest von . . . . 12 Kr. oder 4¼ Sgr. für jeden bis 1 Loth Wiener Gewicht schweren Brief;

3. aus dem Oesterreichischen See-Porto von Triest bis Alexandrien im Betrage von . . . . . 24 Kr. oder 8½ Sgr. für jeden bis ½ Loth Wiener Gewicht schweren Brief;

4. aus dem Englischen See-Porto von Alexandrien bis zum überseeischen Landungshafen für die Korrespondenz nach den unter *B.* und *C.* genannten Ländern. Dasselbe beträgt
   für die Korrespondenz ad *B* 30 Kr. oder 10½ Sgr. und
   für die Korrespondenz ad *C* 40 Kr. oder 14 Sgr.

für jeden bis ¾ Loth Wiener Gewicht schweren Brief.

Bei schweren Briefen tritt eine verhältnifsmäfsige Erhöhung der vorerwähnten Portosätze ein.

Für die über Triest zu versendenden Zeitungen, welche unter Kreuzband verpackt sein müssen, ist aufser dem für Sendungen unter Kreuzband bestimmten Preufsischen internen und Oesterreichischen Transit- und Seeporto an Englischem Porto zu erheben:

1. für Zeitungen nach Ostindien pr. Stück 3 Kr. oder 1¼ Sgr.;
2. für die über Ostindien hinaus bestimmten Zeitungen . . . . . 12 Kr. oder 4¼ Sgr.

Die aus den obgedachten Ländern über Oesterreich nach Preufsen eingehenden Briefe müssen seitens der Absender bis Alexandrien frankirt werden. Die diesseitigen Adressaten haben daher für diese Briefe nur das oben ad 1, 2 und 3 erwähnte Porto zu entrichten.

Da die in Rede stehende Korrespondenz bei der Beförderung über Triest ihren Bestimmungsort schneller erreichen kann, als auf den bisher benutzten Speditions-Routen über Marseille oder über England, so sind sämmtliche Preufsische Post-Anstalten angewiesen worden, alle Briefe nach den obgedachten Ländern der Kaiserlich Oesterreichischen Post-Verwaltung auszuliefern und das Porto dafür nach den vorstehenden Bestimmungen zu erheben, sofern auf der Adresse nicht ausdrücklich der Beförderungsweg über Marseille oder über England vorgeschrieben sein sollte, in welchem Falle die Post-Anstalten dieser Vorschrift unbedingt Folge zu geben haben.

Berlin, den 8. März 1847.

General-Post-Amt.

BELGIEN.

Gesetz, die Abänderung der Zölle für Thierhufe und Abfälle davon betreffend.

Unter Abänderung des Zoll-Tarifs werden die Eingangs- und Ausgangs-Abgaben für Thierhufe und Abfälle davon folgendermaafsen festgesetzt *):

*) Bisher waren Hufe wie Hörner besteuert. Die Zollsätze für Hörner betragen:

		Eingangs-Abgabe.	Ausgangs-Abgabe.
Bei direkter Einfuhr aus aufsereuropäischen Ländern			
unter belgischer Flagge . . .	100 Kilgr.	0,05	0,50
» fremder » . . .	100 »	0,40	
Bei anderweiter Einfuhr	100 »	0,50	

Gegeben Laeken, den 21. Februar 1847.

Leopold.

Verordnung, die zollfreie Einlassung von Vieh betreffend.

Bis zum 1. Juli 1847 wird Vieh über alle Grenzstrecken, mit Ausnahme derjenigen der Provinz Luxemburg, zollfrei eingelassen. Es wird jedoch eine Waagegebühr von 10 Cent. für das Stück erhoben*).

Gegeben Brüssel, den 7. März 1847.

Leopold.

Verordnung, die zollfreie Einlassung von gesalzenem und geräuchertem Fleisch betreffend.

Getrocknetes, gesalzenes und geräuchertes Fleisch aller Art wird bis zum 1. Oktober 1847 eingangszollfrei eingelassen. Es wird von diesen Waaren eine Waagegebühr von 10 Cent. für 1000 Kilgr. erhoben**).

Gegeben in Brüssel, den 13. März 1847.

Leopold.

		Eingangs-Abgabe.	Ausgangs-Abgabe.
für Ochsen-, Kuh-, Büffel-, Widder-, Ziegen- und ähnliche Hörner, bei direkter Einfuhr aus aufsereuropäischen Ländern:			
unter Belgischer Flagge	100 Kilgr.	0,50	3,00
» fremder »	100 »	2,50	
bei anderweiter Einfuhr	100 »	3,00	

*) Die tarifmäfsigen Eingangsabgaben für Vieh betragen: für Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Versen und für Kälber, welche 30 Kilgr. oder mehr wiegen, 0,10 pro Kilgr., für Kälber von geringerem Gewicht 0,50 pro Stück, für Schaafvieh 0,15 pro Kilgr., für Schweine 3,18 pro Stück.

**) Die tarifmäfsigen Zollsätze betragen:

für gesalzenes Fleisch aller Art . .	pro 100 Kilgr.	16,96
» geräucherten Schinken.	» 100 »	25,44
» geräucherte Rinderbrust.	» 100 »	42,40
» geräuch. Lendenstücke v. Rind.	» 100 »	33,92
» Speckseiten	» 100 »	12,72

Verordnung, die Gewerbesteuerfreiheit der dem Zollverein angehörenden Handlungs-Reisenden betreffend.

In Erwägung der Verordnung vom 31. Dezember 1844, die Ausführung des Vertrages zwischen Belgien und dem Zollverein vom 1. September 1841 betreffend, und namentlich des Art. 2 dieser Verordnung, welcher lautet:

> Mit Vorbehalt der Behufs Festsetzung der Gewerbsteuer der Handlungs-Reisenden in den Staaten der beiden hohen kontrahirenden Theile auf einen gleichförmigen Satz, in Gemäfsheit des §. 2 Art. 16 des Vertrages, zu treffenden Bestimmungen, sollen Handlungs-Reisende für zollvereinsländische Handlungshäuser und Fabriken in Belgien hinsichtlich der Gewerbsteuer wie Handlungs-Reisende für einheimische Häuser behandelt werden;

in Erwägung, dafs die hohen kontrahirenden Theile übereingekommen sind, den Handlungs-Reisenden eines jeden Staates den Gewerbschein zum Betriebe ihrer Geschäfte in dem andern Staate unentgeltlich zu ertheilen,

haben Wir verordnet und verordnen:

Art. 1. In Erwiederung der Behandlung der Belgischen Handlungs-Reisenden, welche in den Zollvereinsstaaten ihr Gewerbe treiben, ist es den Kaufleuten und Fabrikanten in diesen Staaten, sowie deren Handlungs-Reisenden, sofern dieselben dort vorschriftsmäfsig zur Gewerbsteuer veranlagt sind, oder vor der kompetenten Behörde die zur Erlangung eines Gewerbscheins erforderliche Erklärung abgegeben haben, gestattet, in Belgien Waaren für ihre Fabrikation aufzukaufen und auf Muster oder ohne Muster, jedoch ohne Mitführung von Waaren, Waarenbestellungen zu suchen, ohne dafs sie dafür Gewerbsteuer zu entrichten haben.

Art. 2. Diese Befreiung steht denjenigen Handlungs-Reisenden aus den Zollvereinsstaaten nicht zu, welche für Rechnung von Handlungshäusern dritter Staaten bei Grossisten, Detaillisten oder Privatleuten Waarenbestellungen suchen.

Art. 3. Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem 1. April 1847 in Kraft.

Gegeben in Laeken, den 12. März 1847.

Leopold.

BRASILIEN.

Decret, die aus der Leichtigkeit des Verkaufs von Schiffen in den Häfen von Brasilien entspringenden Nachtheile betreffend.

Da Ich es Meiner Kaiserl. Sorgfalt würdig erachte, im Interesse sowohl der Unterthanen des Kaiserreiches, als derjenigen fremder und befreundeter Nationen, zur Sicherung des Eigenthumsrechtes, den empfindlichen Nachtheilen zuvorzukommen, die aus der Leichtigkeit entspringen, mit der man in den Häfen Brasiliens fremde Schiffe kauft und verkauft, ohne gehörige Untersuchung des Rechtes der Verkäufer und der Beweggründe des Verkaufes,

So habe Ich für gut befunden, nach eingeholtem Gutachten der mit den auswärtigen Angelegenheiten beauftragten Section des Staatsrathes, die Befolgung des Nachstehenden zu befehlen:

Art. 1. In den Häfen des Kaiserreiches können fremde Fahrzeuge weder durch den Capitain oder Befehlshaber derselben, noch durch eine zu der Mannschaft gehörende Person oder durch einen Passagier oder jeden andern Einwohner oder Ausländer verkauft werden, wenn nicht der daselbst residirende Consul, Vice-Consul oder Consular-Agent der betr. Nation vorher Kenntnifs davon gehabt, und seine ausdrückliche schriftliche Ermächtigung dazu ertheilt hat.

Art. 2. Wenn sich an dem Orte, wo man die Absicht hat, den Verkauf zu bewerkstelligen, kein Consul, Vice-Consul oder Consular-Agent befindet, dann kann derselbe nicht stattfinden ohne schriftliche Ermächtigung der Civil-Obrigkeit dieses Ortes.

Art. 3. Die Civil-Obrigkeit, von welcher man die Erlaubnifs zum Verkaufe verlangt, soll dieselbe nur in einem der beiden folgenden Fälle ertheilen:

1. wenn ihr eine Special-Vollmacht des Eigenthümers zum Verkaufe vorgelegt wird, und daraus die Ermächtigung so klar hervorgeht, dafs kein Zweifel mehr bleibt;
2. wenn ihr der Capitain oder Befehlshaber die Unbrauchbarkeit des Schiffes, welches er verkaufen will, auf vollständige und bündige Weise bewiesen haben wird.

Art. 4. Die Unbrauchbarkeit soll nur dann als genügend angesehen werden, wenn man einige der folgenden Fälle nachweisen kann:

1. dafs ein Schiffbruch stattgefunden,
2. dafs das Fahrzeug einer Reparatur bedarf, deren Kosten drei Viertel seines Werths betragen,
3. dafs der Capitain oder Schiffer weder Fonds noch Credit genug zur Befriedigung der nöthigen Reparaturausgaben besitzt; selbst wenn der Betrag der Kosten geringer wäre, als in dem zweiten Falle bestimmt ist.

Art. 5. Die Ermächtigung der Consuln oder die schriftliche Erlaubnifs der Civil-Obrigkeit zum Verkauf mufs dem Landes-Comtoir vorgezeigt werden, wo die resp. Abgaben zu entrichten sind, deren Bezahlung auf der gedachten schriftlichen Ermächtigung oder Erlaubnifs vermerkt werden soll, und ist es nicht gestattet, das Schiff als National-Eigenthum einzutragen ohne Vorzeigung der notariellen Verkaufsacte, auf welcher die Erfüllung aller obgedachten Formalitäten zu vermerken, wenn der Käufer auch ein Brasilianer ist, und soll dasselbe in keinem Falle im Namen des neuen Käufers ausklarirt werden können, sobald derselbe ein Ausländer ist.

Art. 6. Kein Notar soll einen Contract über den Kauf oder Verkauf eines fremden Schiffes aufnehmen können, ohne dafs die obigen Formalitäten vorangegangen, widrigenfalls er wegen Ungehorsams bestraft werden wird, und vorbehaltlich der anderen Strafen, in die er verfallen sein möchte.

Gegeben Rio-Janeiro, den 24. October 1846.

DÄNEMARK.

Placat, die Erlaubnifs zur Benutzung von Feuer und Licht am Bord der Schiffe im Kopenhagener Hafen betreffend.

§. 1. Es soll unter den im Folgenden näher angegebenen Bestimmungen vom 1. März d. J. bis weiter erlaubt sein, Licht in Laternen, so wie Feuer am Bord in Fahrzeugen, welche im Hafen von Kopenhagen liegen, zu haben, oder welche in den Kanälen oder im Strome gezogen werden, oder unter Segel sind.

§. 2. Wenn Jemand Feuer und Licht in Fahrzeugen benutzen will, welche im Hafen liegen, müssen diese mit eisernen Ketten an den angeordneten Vertaunungs-Pfählen auf dem Strome, oder in den Kanälen der Stadt, oder an Bollwerken derselben befestigt sein,

Feuer ist nur zulässig auf der Kabysse zur Bereitung der Speisen und im Ofen oder einem geschlossenen Kamine in der Kajüte, wenn diese von der Hafen-Polizei als zweckentsprechend sicher mit Eisen oder andern brandfreien Bekleidungen an den Stellen versehen zu sein, anerkannt worden sind, wo das Feuer oder die Wärme Entzündung veranlassen könnten.

Licht darf nur in Laternen gehalten werden, welche mit Oel-Lampen und von solchen Formen versehen sind, dafs der Docht gelöscht, geputzt und geschroben werden kann, ohne dafs es nöthig ist, die Laterne zu öffnen. Die Asche auf den Kabyssen oder Oefen darf nur in zuverlässige Eimer von Eisen, Kupfer oder anderem zweckentsprechenden Metalle gethan werden, welche mit dichten Deckeln versehen sind.

§. 3. Feuer auf den Kabyssen darf in der Zeit vom 21. März bis 21. October nur zwischen 5 Uhr Morgens bis 6 Uhr Nachmittags, und vom 22. October bis 20. März nur von 7 Uhr Morgens bis 6 Uhr Nachmittags, Feuer im Ofen oder in Kaminen, so wie Licht in Lampen darf von oben angegebenen Zeiten des Morgens bis 10 Uhr Abends brennen.

§. 4. Wenn Feuer oder Licht am Bord eines Fahrzeuges gebraucht wird, mufs auf demselben eine Brandwache gehalten werden, so dafs in der Zeit, während Feuer und Licht gebraucht wird, unter keinen Umständen die ganze Mannschaft auf einmal von dem Fahrzeuge entfernt sein, oder sich zur Ruhe begeben darf.

§. 5. Fahrzeuge, welche ins Winterlager gelegt werden, sollen, wenn die zu Frage stehende Erlaubnifs Feuer und Licht an deren Bord zu benutzen gewünscht wird, in einem angemessenen Abstand von einander liegen, ebenso sollen, wenn die Fahrzeuge eingefroren liegen, in deren Nachbarschaft Oeffnungen im Eise gehauen werden. Versäumt der Betreffende nach gegebener Einwilligung die erwähnten Sicherheits-Veranstaltungen auszuführen, so ist die Hafen-Polizei ermächtigt, diese auf Kosten des Verpflichteten ausführen zu lassen.

§. 6. Auf Fahrzeugen, welche auf privaten Schiffswerften, oder andern privaten Plätzen liegen, darf die in dem Vorstehenden verhandelte Erlaubnifs nur benutzt werden, insofern der betreffende Eigenthümer dagegen Nichts zu erinnern findet, und übrigens unter Beobachtung der Bestimmungen dieses Placats.

§. 7. Schiffe, welche Decklast von Holzwaaren, oder Ladungen von Theer, Oel, Flachs, Hanf oder ähnlichen leicht zündbaren Gegen-

ständen haben, sind von der Benutzung obenerwähnter Erlaubnifs ausgeschlossen.

§. 8. Pech, Theer, Farben oder dergleichen dürfen am Bord eines Schiffes, welches es auch sein möge, im Hafen nicht gekocht werden.

§. 9. Um über die Aufrechthaltung und Beobachtung der im Vorhergehenden gegebenen Vorschriften zu wachen, sollen aufser der jetzt bestehenden Hafen-Polizei, eigene Strom-Patrouillen eingerichtet werden, für welche Unser General-Zoll-Kammer- und Kommerz-Kollegium ermächtigt ist, die benöthigten Reglements auszufertigen.

§. 10. Die Freiheit, welche zufolge des Vorhergehenden den Fahrzeugen, welche in dem Hafen von Kopenhagen liegen, eingeräumt worden sind, sollen auch denjenigen zuerkannt werden, welche auf der Rhede vor dem Baume liegen, insofern sie nicht früher eine so ausgedehnte Freiheit gehabt haben, Feuer und Licht zu benutzen.

§. 11. Die Uebertretungen der oben gegebenen Vorschriften sind im Allgemeinen mit Geldbufse von 5 bis 10 Rbthlrn. zu bestrafen, jedoch auf die Weise, dafs für Uebertretungen der Bestimmungen in den §§. 7 und 8 eine Geldbufse von 10 bis 100 Rbthlrn. festzusetzen ist. Insofern durch Uebertretungen Schaden bewirkt wird, zieht sich der Betreffende Verantwortung nach den Grundsätzen der bestehenden Gesetze zu, namentlich der Verordnungen vom 1. November 1805 und vom 26. März 1841 §. 14.

In allen Fällen, in welchen nicht von gröfseren Strafen als Geldbufsen die Rede sein kann, soll es der Kopenhagener Hafen-Administration erlaubt sein, ohne gerichtliche Behandlung die Geldbufse zu bestimmen und zu empfangen, welche angemessen befunden wird, insofern der Betreffende willig dazu ist, ohne Urtheil solche zu erlegen.

Für die Einbezahlung der eventuellen Geldbufsen und Schaden-Vergütigungs-Summen ist der Schiffsherr verantwortlich gegen Regrefs an den betreffenden Schuldigen.

Von den erlegten Geldbufsen fällt die Hälfte der Hafen-Casse, und die Hälfte dem Angeber zu.

Alle in Folge dieser Verordnung anhängig werdenden Sachen sollen im Kriminal- und Polizeigericht von Kopenhagen nach den Vorschriften des polizeilichen Verfahrens behandelt werden.

Die älteren Anordnungen, insofern sie gegen diese Verordnung streiten, werden hiermit aufgehoben.

Kopenhagen den 3. Februar 1847.

Christian. R.

Erstattung des Lastgeldes und Feuergeldes für Transitwaaren.

In der Zollverordnung für Schleswig und Holstein vom 1. Mai 1838 ist bestimmt:

§. 159. Auch sollen Waaren, welche von der Transit- oder Kreditauflage ausgeführt werden, von Erlegung des Lastgeldes*) befreit sein, dergestalt, dafs von dem in solchen Waaren bestehenden Theil der Ladung eines Schiffes kein Lastgeld berechnet wird.

Ueberdies soll bei der Ausklarirung von Transitwaaren, es sei von der Transit- oder Kreditauflage, insofern die auf einmal ausgemeldete Quantität einer Waare oder mehrerer Waarensorten nicht unter 1 Commerzlast und im letzteren Fall jede einzelne darunter begriffene Waare nicht unter ¼ Commerzlast ausmacht, der volle Belauf des beim Eingehen erlegten Lastgeldes aus der Zollkasse zurückbezahlt werden. Indessen findet eine solche Vergütung hinsichtlich der Kreditauflagewaaren nur dann Statt, wenn die Wiederausfuhr innerhalb Jahresfrist geschieht und von dem Auflagehaber Nummer und Datum, unter welchen die Waare zur Kreditauflage eingeführt ist, aufgegeben wird. Geschieht die Ausfuhr nicht vor Ablauf des ersten Jahres nach dem Tage der Einfuhr, oder beschafft der Absender keine solche bestimmte Aufgabe über die Einfuhr der Waare, so wird kein Lastgeld vergütet.

§. 171. Ferner sollen alle Transitwaaren, welche von der Transit- oder Kreditauflage ausgeführt werden, vom Feuergelde**) dergestalt befreit sein, dafs für so viele Commerzlasten von Schiff und Ladung, als diese Waaren ausmachen, nicht nur kein Feuergeld bei deren Wiederausschiffung entrichtet, sondern auch das für solche bei ihrer Einfuhr von Schiff und Ladung erhobene Feuergeld mit dem doppelten Betrage dessen, was nach der Commerzlastenbesteuerung der Waaren von dieser allein erlegt ist, aus der Zollkasse zurückgezahlt, und es dabei in aller Weise ebenso verhalten wird, wie es in Ansehung des Lastgeldes im §. 159 bereits näher festgesetzt worden.

Diese nur auf die wasserwärts erfolgenden Ausfuhren bezüglichen Bestimmungen sind durch ein provisorisches Patent vom 10. Februar 1847 auf die landwärts wieder ausgehenden Waaren ausgedehnt.

FRANKREICH.

Gesetz, die Zulassung fremder Schiffe zur Küstenschiffahrt betreffend.

Art. 1. Bis zum 31. Juli 1847 ist es fremden Schiffen gestattet, an dem Transport von Getreide, Mehl, Reis, Hülsenfrüchten,

*) Vergl. Heft 2. S. 126. **) Vergl. Heft 2. S. 127.

Grütze, Stärkemehl und Kartoffeln mittelst der Küstenschiffahrt aus dem mittelländischen Meere nach dem Ocean und aus dem Ocean nach dem mittelländischen Meere, unter denselben Bedingungen wie französische Schiffe, und unter den zur Sicherung ihrer Bestimmung nach Frankreich nöthigen Vorkehrungen, theilzunehmen.

Ihre Ladungen müssen ausschliefslich aus den obengenannten Feldfrüchten und Waaren bestehen.

Art. 2. Bis zu demselben Tage und unter den obengedachten Bedingungen ist es fremden Schiffen gestattet, alle Flüsse und Ströme Frankreichs abgabenfrei zu befahren, und zwar ohne Rücksicht auf den Ursprung ihrer Ladung, vorausgesetzt, dafs diese Ladung hauptsächlich aus den im Art. 1 genannten Feldfrüchten und Waaren besteht.

Art. 3. Alle auf die angegebene Weise beladene fremde Schiffe werden, ohne Rücksicht auf den Tag ihrer Ankunft am Bestimmungsorte, in dem Fall zugelassen, wenn aus den Schiffspapieren und Abfertigungsscheinen hervorgeht, dafs sie einen unserer Häfen innerhalb der obengedachten bis zum 31. Juli 1847 laufenden Frist verlassen haben.

Gegeben in den Tuilerien den 24. Februar 1847.

Louis Philippe.

GRIECHENLAND.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Griechenland und Dänemark.

Zwischen Griechenland und Preufsen, Oesterreich, Schweden und Norwegen, Hannover, dem Kirchenstaat, Hamburg, Bremen und den Vereinigten Staaten von Amerika bestehen Reziprozitäts-Verträge und Erklärungen, wodurch man gegenseitig der Flagge des andern Theiles die Gleichstellung mit der Nationalflagge hinsichtlich der Abgaben von Schiff und Ladung, für direkte und indirekte Fahrt zugesichert hat. Zwischen Griechenland und Belgien ist dasselbe stipulirt mit der Beschränkung, dafs sich die gegenseitige Gleichstellung in Ansehung der Eingangs-Abgaben von der Ladung nur auf Schiffe in direkter Fahrt erstreckt.

Art. 1. Die hohen contrahirenden Theile sind übereingekommen, ihre respectiven Unterthanen, welche in dem einem oder dem andern Lande Handel treiben oder sich daselbst aufhalten werden, unter der Bedingung, dafs sie sich den Gesetzen und Verordnungen ihres

Aufenthaltorts unterwerfen, sowohl für ihre Personen, ihr Eigenthum und ihre Waaren, als auch für ihre Handelsunternehmungen denselben Schutz, dieselben Vortheile, Freiheiten, Vorrechte und Begünstigungen gegenseitig zu gewähren, welche den Eingebornen eingeräumt sind oder eingeräumt werden möchten.

Art. 2. Die beiderseitigen Schiffe und Fahrzeuge, von welcher Trächtigkeit und Bauart sie auch sein mögen, welche mit Ballast oder mit Ladung in einem, den hohen contrahirenden Theilen gehörigen Hafen oder Landungsort ankommen, sollen sowohl ein- als ausgehend einheimischen Schiffen völlig gleichgestellt werden, rücksichtlich der Hafen-, Tonnen-, Feuer-, Lootsen- und Rettungs-Gelder, so wie auch rücksichtlich aller andern Abgaben oder Lasten, welche dem Staate, Communen, Corporationen, Gesellschaften oder Privat-Anstalten irgend einer Art zuständig sein möchten.

Art. 3. Als Dänische und Griechische Schiffe sollen diejenigen angesehen werden, welche unter ihrer Landes-Flagge fahren und mit den Schiffspapieren und Certificaten versehen sind, welche die beiderseitige Gesetzgebung zum Ausweis der Nationalität erheischt.

Art. 4. Alle Waaren und Handels-Gegenstände, es seien Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses der beiderseitigen Staaten oder jedes andern Landes, deren Ein- oder Ausfuhr in den eignen Schiffen einem der contrahirenden Theile erlaubt ist, sollen ebenfalls von den Schiffen des andern Landes ein- oder ausgeführt werden können, woher sie auch kommen oder wohin sie auch bestimmt sein mögen, und zwar ohne weder höheren noch andern Ein- und Ausgangsabgaben, von welchem Namen es auch sei, unterworfen zu sein, als wenn solche Waaren und Handelsgegenstände in nationalen Schiffen ein- oder ausgeführt worden wären.

Art. 5. Die hohen contrahirenden Theile sichern gegenseitig den Handels-Gegenständen, welche in Schiffen des andern Staats versandt werden, Auflage- und Transit-Recht zu, so wie gleichfalls alle diejenigen Prämien und Zoll-Vergütungen, welche denselben Ein- oder Ausfuhren, wenn sie in einheimischen Schiffen stattgefunden hätten, zugestanden sein möchten.

Art. 6. Man ist übereingekommen, dafs die gegenseitige Befugnifs zur Ausübung der Küstenfahrt von Hafen zu Hafen sich nach den in den Staaten der hohen contrahirenden Theile gültigen Gesetzen und Vorschriften richten solle, mit der Bestimmung jedoch, dafs die Schiffe der beiden Staaten in dieser Rücksicht, denen der meistbegünstigten Nationen völlig gleich gestellt werden sollen, in so fern nicht von

einer Behandlung die Rede ist, welche ausschliefslich gegen die Zusage besonderer Begünstigungen eingeräumt sein möchte, in welchem Falle die eine der contrahirenden Mächte, auf eine solche ausnahmsweise Behandlung nur dann wird Anspruch machen können, wenn sie der andern entsprechende Begünstigungen einräumt, so dafs der Austausch für beide Staaten gleich vortheilhaft ist.

Art. 7. Beim Kaufe irgend einer Waaren-Gattung soll weder unmittelbar noch mittelbar, in Betracht der Nationalität des Schiffes, welches mit seiner gesetzlich erlaubten Ladung in einem der Häfen des Königreichs Dänemark oder des Königreichs Griechenland eingelaufen sein möchte, irgend ein Vorzug eingeräumt werden, da es in der Absicht der hohen contrahirenden Theile liegt, dafs in dieser Beziehung kein Unterschied obwalten solle.

Art. 8. Die in den vorhergehenden Artikeln festgesetzte allgemeine Handelsfreiheit erstreckt sich jedoch nicht auf die Colonien Seiner Majestät des Königs von Dänemark, mit Inbegriff von Grönland, Island und den Färoer-Inseln; die Unterthanen Seiner Majestät des Königs von Griechenland, so wie die Griechischen Schiffe können indessen diese Colonien anlaufen und dort Handel treiben, vollkommen unter denselben Bedingungen, wie die Unterthanen und Schiffe einer jeden andern begünstigten Nation.

Art. 9. Bei der Fahrt durch den Sund und die Belte sollen die Griechischen Schiffe und ihre Ladungen nur dieselben Abgaben entrichten und auf dieselbe Weise behandelt werden, wie die Schiffe der meistbegünstigten Nationen *).

Art. 10. Man ist übereingekommen, dafs die Schiffe der beiden contrahirenden Theile nicht zu gezwungenen Diensten in den respectiven Staaten angehalten werden können, und dafs die Obrigkeit bei Schiffbrüchen oder andern Nothfällen ihnen sofort alle mögliche Hülfe leisten soll, es sei um die Mannschaft oder die Ladung zu retten, das Wrack zu bergen, oder um das Schiff auszubessern. Man ist ebenfalls übereingekommen, dafs die gestrandeten Fahrzeuge und Waaren, oder der durch ihren etwaigen Verkauf gelösete Betrag, den Eignern oder deren Bevollmächtigten ausgekehrt werden sollen, wenn sie vor Verlauf eines Jahres und sechs Wochen gegen Erlegung derjenigen Bergungskosten zurückverlangt werden, welche von einheimischen

*) Die im Sunde begünstigten Staaten sind: Belgien, Brasilien, Frankreich, Grofsbritannien, Hannover, die Hansestädte, Mecklenburg, Mexiko, Neapel, die Niederlande, Oldenburg, Oesterreich, Preufsen, Rufsland, Sardinien, Schweden u. Norwegen, Spanien, Venezuela und die Vereinigten Staaten von Amerika.

Schiffen in gleichen Fällen zu erlegen gewesen sein würden, und die Rettungs-Interessentschaften sollen nur zur Hülfsleistung berechtigt sein, nach denselben Regeln und nach denselben Zeitfristen, welche für die einheimischen Schiffsführer und Mannschaften gelten möchten. Die beiderseitigen Regierungen werden überdies darüber wachen, dafs diese Interessentschaften sich keine Bedrückungen oder willkührliche Handlungen erlauben.

Uebrigens sollen alle Vorkehrungen, welche auf die Bergung Dänischer an Griechenlands Küsten gestrandeter Fahrzeuge und ihrer Ladungen, und umgekehrt auf die Bergung Griechischer an Dänemarks Küsten gestrandeter Fahrzeuge und ihrer Ladungen Bezug haben, in Uebereinstimmung mit den in beiden Staaten bestehenden Gesetzen und Vorschriften, und zwar dergestalt stattfinden, dafs die Unterthanen der hohen contrahirenden Theile in solcher Rücksicht alle diejenigen Vortheile geniefsen sollen, welche irgend einer anderen Nation eingeräumt sind.

Art. 11. Die beiden hohen contrahirenden Theile verpflichten sich, ohne Unterschied den Dänischen und Griechischen Schiffen denjenigen Schutz gegen Seeräuber zu gewähren, dessen sie bedürftig sein könnten und welchen man in dem Stand sein möchte, ihnen in den beiderseitigen Staaten und Fahrwassern angedeihen zu lassen.

Art. 12. Es soll kein Erzeugnifs des Bodens oder des Kunstfleisses, welches in Dänischen oder Griechischen Schiffen in das Gebiet des einen oder des anderen der contrahirenden Theile eingeführt wird, mit irgend einem Verbot, einer Beschränkung der Ein- oder Ausfuhr, oder einer Abgabe, von welcher Art oder von welchem Namen es auch sei, belegt werden können, als nur insofern solches Verbot, solche Beschränkung oder Abgabe gleichzeitig auf Gegenstände von derselben Beschaffenheit und von jedem andern beliebigen Productionsorte zur Anwendung gebracht werden möchten.

Es werden ihnen ebenfalls das Auflage- und Transit-Recht, sowie alle Prämien und Zoll-Vergütungen zugestanden werden, welche ähnlichen Erzeugnissen irgend eines anderen Landes bewilligt sein möchten.

Art. 13. Es ist festgesetzt worden, dafs in dem Falle, wo die eine der beiden Regierungen eine Herabsetzung der Abgaben von rohen oder verarbeiteten Erzeugnissen eines andern Landes eintreten lassen, oder denselben, in Folge einer förmlichen, besondere Handels-Begünstigungen verheifsenden Acte, andere Vortheile zugestehen möchte, — die andere der den gegenwärtigen Vertrag abschliefsenden

Regierungen, verpflichtet sein wird, so lange selbige nicht ausdrücklich auf den Genufs solcher Vorzüge verzichtet hat, der mitcontrahirenden Regierung entsprechende Begünstigungen einzuräumen, so dafs der Austausch den Staaten der beiden contrahirenden Regierungen gleich vortheilhaft werde.

Art. 14. Die hohen contrahirenden Theile sind übereingekommen, gegenseitig die Abzugs-Abgaben aufzuheben, welche, sei es von den respectiven Regierungen, sei es von Städten, Communen oder andern besonderen Behörden, von den Erbschaften zu erheben sind, welche in den Staaten des einen der contrahirenden Theile, den Unterthanen des anderen angefallen sind. Wenn diese Erbschaften aus dem Lande geführt werden, wo sie eröffnet sind, sollen sie folglich nicht höhere oder andere Abgaben zahlen, als diejenigen, welche von den, den Einheimischen angefallenen Erbschaften erhoben werden.

Art. 15. Jede der hohen contrahirenden Mächte ist berechtigt, Consuln von welchem Range es sei, in allen denjenigen Häfen und Städten des der anderen untergebenen Gebietes zu ernennen, wo diese es angemessen findet, Consuln fremder Mächte den Zutritt zu gestatten.

Die Consuln können indessen ihre Functionen nicht antreten, bevor sie zu diesem Behufe das Exequatur desjenigen Gouvernements erhalten haben werden, in dessen Gebiet sie residiren sollen. Sie sollen in beiden Ländern in jeder Rücksicht dieselben Vorzüge geniefsen, wie die Consuln der meistbegünstigten Nation.

Art. 16. Der gegenwärtige Handels- und Schiffahrts-Vertrag wird, vom Tage der Auswechselung der Ratificationen an gerechnet, während zehn Jahre in Kraft bleiben, und über diesen Zeitraum hinaus, bis zum Ablauf von 12 Monaten nach der, von Seiten eines der hohen contrahirenden Theile dem andern gemachten Anzeige, dafs es beabsichtigt werde, die Wirkungen des Vertrages aufzuheben.

Art. 17. Der gegenwärtige Vertrag soll ratificirt und die Ratificationen zu Athen binnen eines Zeitraums von neun Monaten oder, wo möglich, früher ausgewechselt werden *).

Kopenhagen, den 31. October 1846.
und Athen, den $^{13}/_{25}$. December 1843.

*) Die Ratifikationen sind am $^{16}/_{28}$ Dezember 1846 in Athen ausgewechselt.

GROSSBRITANNIEN.

Quarantaine-Wesen.

Nach neuerlich erlassenen Instruktionen des Geheimen Raths an die Zollbehörden sind Schiffe, welche mit reinen Gesundheits-Pässen versehen sind, und während der Fahrt keine verdächtige oder ansteckende Krankheit an Bord gehabt haben, sofern sie

1. aus Häfen des Schwarzen Meeres kommen, ohne Rücksicht darauf ob die Ladung aus giftfangenden oder nicht-giftfangenden Waaren besteht, und auch dann, wenn sie Konstantinopel oder einen anderen Türkischen Hafen, in welchem reine Gesundheits-Pässe ertheilt werden, angelaufen sind, oder
2. aus andern Türkischen Häfen, die Aegyptischen und Syrischen ausgeschlossen, kommen, und ausschliefslich nicht-giftfangende Waaren geladen haben,

sofort zur freien Praktika zuzulassen.

Hinsichtlich der Provenienzen aus Syrien und Aegypten und der mit giftfangenden Waaren beladenen Schiffe aus andern Türkischen Häfen bewendet es bei den bisherigen Vorschriften.

MECKLENBURG.

Verordnung vom 20. Februar 1847, den Durchgang von und nach Preufsen und Lübeck betreffend.

Zum Zweck der Beförderung des Transit-Verkehrs zwischen den Königl. Preufsischen Staaten einerseits und Lübeck andrerseits, vermittelst der Berlin-Hamburger Eisenbahn und der von derselben durch das Land nach Lübeck führenden Strafsen, haben Wir beschlossen, bis auf weitere Verordnung, fortan folgende Ermäfsigung beim Landzoll eintreten zu lassen. Es sollen nämlich:

a) die von Preufsen per Eisenbahn kommenden, nach Lübeck bestimmten Güter, gleichviel ob sie von der Bahn in Grabow, in Ludwigslust, in Hagenow oder in Boitzenburg abgehen, bei ihrem Abgange von der Bahn den Eisenbahn-Durchgangszoll von zwei Schillingen M. Val. für 100 Pfd. Hamburger Gewicht erlegen, und, wenn sie mit Certifikaten über die geschehene Berichtigung dieses Zolles, auch mit Frachtbriefen und Passirscheinen nach Lübeck gehörig versehen sind, weiter zollfrei durchs Land passiren;

b) die von Lübeck kommenden und nach Preufsen mittelst Eisenbahn-Beförderung bestimmten Güter an den Zollstellen, welche sie im Lande passiren, den vollen rollenmäfsigen Zoll zu erlegen haben, jedoch nur bis dahin, wo sie auf die Eisenbahn gehen, und sind bis zu ihrem Ausgange auf der Bahn selbst zollfrei, vorausgesetzt, dafs sie mit Frachtbriefen von Lübeck und mit Passirscheinen der zuerst im Lande betretenen Zollstelle begleitet sind, und sich über die soeben gedachte Zollberichtigung beim Betreten der Bahn ordnungsmäfsig ausweisen.

MODENA.

Ausgangs-Abgaben von Getreide etc.

Nach einer Verordnung vom 22. Februar sind bis auf Weiteres beim Ausgang von Weizen, Mais und Reis 3 Lire, von andern Getreidearten, Hülsenfrüchten und Spelz 2 Lire für den metrischen Centner zu entrichten.

NEAPEL.

Ausfuhr von Mais und Hülsenfrüchten.

Durch Dekret vom 26. Januar ist bis auf Weiteres die Ausfuhr von Mais und Hülsenfrüchten aus den Provinzen diesseits und jenseits des Faro verboten worden.

OESTERREICH.

Verordnungen, die Ausfuhr von Getreide etc. betreffend.

Die Ausfuhr von Weizen und Mais in Körnern und Mehl ist in den Lombardischen Provinzen durch Verordnung vom 18., in den Venetianischen durch Verordnung vom 22. Februar 1847 bis auf Weiteres verboten. Bei der Ausfuhr über die Grenze von Galizien, einschliefslich des Krakauer Gebiets, und der Bukowina ist, laut

Verordnung vom 15. März 1847, bis zum 31. August 1847 an Ausgangszoll zu entrichten:

von Weizen und geschältem Spelz .	pro Ctr.	Sp.	—	Fl.	22 ½	Xr.
» Mais und Hirse	»	»	—	»	17	»
» Roggen und Halbgetreide . . .	»	»	—	»	16	»
» Gerste und ungeschältem Spelz.	»	»	—	»	15	»
» Gerstenschrot u. Hafergrütze . .	»	»	—	»	40	»
» Hafer	»	»	—	»	11	»
» Buchweizen	»	»	—	»	13	»
» Heide und Hirse, gebrochen . .	»	»	—	»	24 ½	»
» Wicken	»	»	—	»	12 ½	»
» Bohnen	»	»	—	»	13 ½	»
» Erbsen und Linsen	»	»	—	»	32 ½	»
» Gries	»	»	1	»	21	»
» Malz	»	»	—	»	12	»
» Mehl aller Art	»	»	—	»	24	»

Bei dem Ausgang über die Zoll-Linie des Illirischen Küstenlandes gegen die See und das Triester Freihafengebiet ist, nach einer Verordnung vom 17. März 1847, bis zu demselben Zeitpunkt das Doppelte der vorstehend angegebenen Sätze als Ausgangszoll zu entrichten.

PORTUGAL.

Dekret, die Einfuhr von Getreide und Mehl betreffend.

In Betracht der von den Munizipalkammern von Lissabon und Villa Franca über die Nothwendigkeit der Zulassung von ausländischem Getreide in den Hafen von Lissabon bei Mir angebrachten Vorstellungen; in Erwägung, dafs es sich durch verschiedene über den Gegenstand angestellte Ermittelungen ergeben hat, dafs die Ernte des verflossenen Jahres in fast allen Ufergegenden des Tajo so dürftig ausgefallen ist, dafs der Ertrag nicht einmal für den Unterhalt der Bewohner der Provinz Estramadura ausreicht, während sich dieser Mangel durch die aufserordentlichen Umstände, die eine grofse Anzahl von Konsumenten nach dieser Hauptstadt führten, noch vergröfsert hat, in Erwägung endlich, dafs der Preis des Getreides gegenwärtig ungewöhnlich hoch gestiegen ist, und es der Regierung obliegt, die Interessen des Landbaus mit denjenigen der Konsumenten soviel als

möglich in Uebereinstimmung zu bringen, so finde Ich für gut, Folgendes zu dekretiren:

Art. 1. Es werden 12000 Mojos fremden Weizens, in Körnern oder Mehl, welche bis zum 30. Juni d. J. im Zollhause des öffentlichen Getreide-Magazins anlangen, durch den Hafen von Lissabon zum Verbrauch zugelassen.

Art. 2. Das fremde Getreide, dessen Zulassung durch den vorstehenden Artikel gestattet ist, unterliegt der für die Versteuerung des inländischen Weizens gesetzlich bestimmten Abgaben *).

Pallast Necessidades, 13. Februar 1847.

Die Königin.

RUSSLAND.

Verordnungen in Betreff des Handels in Transkaukasien.

Dem auf Seite 225 abgedruckten Ukas über den Handel in Transkaukasien ist ein Zolltarif für den Waaren-Ein- und Ausgang in den Häfen dieses Landes (Art. 1) und ein Reglement über den Transit von Europa nach Persien und umgekehrt durch Transkaukasien (Art. 4) beigefügt. Ein vollständiger Abdruck des Tarifs, welcher alle zahlreichen Sätze des allgemeinen Zolltarifs für Rufsland enthält, erschien entbehrlich; es wird genügen, im Folgenden einen, die für den deutschen Handel wichtigeren Einfuhrgegenstände umfassenden, Auszug aus demselben zu geben, welcher zugleich die Sätze des allgemeinen Russischen Tarifs für die einzelnen Waaren ersehen läfst. Das Reglement für den Transit folgt unverkürzt**).

*) Durch ein Gesetz vom 14. September 1837 ist die Einfuhr von fremdem Getreide, Mehl, Kartoffeln und Brot über die See- und Landgrenzen Portugals verboten, zugleich aber die Regierung ermächtigt, im Fall einer nicht genügenden Ernte, Ausnahmen von diesem Verbote eintreten zu lassen. Durch obenstehendes Dekret hat die Regierung von dieser Befugnifs Gebrauch gemacht; gleichzeitig ist die Ausfuhr von Getreide verboten.

Der Mojo ist = 15,10 Scheffel Pr. Die nach Art. 2 zu entrichtenden Abgaben betragen ungefähr 50 Reis pro Alqueire oder 9 Sgr. 9 Pf. pro Scheffel Pr.

**) Ueber die Bedeutung dieser Anordnungen für den Handel Oesterreichs enthält das Journal des Österreichischen Lloyd eine Korrespondenz aus Odessa, in welcher sich folgende Bemerkungen finden:

„Diese Handelsbegünstigungen, die man allein dem Einflusse des jetzigen aufgeklärten Statthalters der Kaukasischen Provinzen Fürsten Woronzoff verdankt, werden dem Vernehmen nach keineswegs isolirt bleiben, sondern demnächst auch von Mafsnahmen zur Erleichterung der Communicationen der Transkaukasischen

Provinzen mit Europa und Persien begleitet sein. Vor der Hand wurden durchgreifende Verbesserungen der Hafenbassins von Suchum-Kalè und Redut-Kalè, als zukünftige Stapelplätze der Transkaukasischen Provinzen beschlossen, so wie bereits an der Herstellung bequemer Strafsen von diesen beiden Häfen nach Tiflis und von dort nach der Persischen Grenze gearbeitet wird. Endlich soll in diesem Jahre eine direkte Dampfschiffahrtsverbindung zwischen Odessa und den Häfen Redut-Kalè und Suchum-Kalè ins Leben treten, und wenn durch die gedachten Handelserleichterungen der Verkehr auf der Donau einen namhaften Zuwachs erhalten sollte, noch ein zweites Dampfboot auf der Strecke zwischen Odessa und Galacz aufgestellt werden.

Die Bewilligung des freien Transithandels über Kaukasien nach Persien ist übrigens nur die Wiederaufnahme einer abgestellten früheren Mafsregel. Im Jahre 1821 war nämlich den Europäischen Waaren der freie Eingang nach Grusien gestattet worden und viele eingeborne Armenier besuchten damals die Leipziger Messe, von wo sie die in bedeutender Menge angekauften Waaren über Triest nach Redut-Kalè und von da über Tiflis nach Persien beförderten. Im Jahre 1832 liefs die russische Regierung diesen Weg versperren. Von jenem Zeitpunkte datirt die Handelswichtigkeit von Trapezunt und Tabris, welche Hauptstapelplätze für den gröfstentheils in die Hände unternehmender Englischer Häuser übergangenen Handel mit Europäischen Waaren nach Persien geworden sind. Wenn nun, wie man erwarten darf, der gedachte Handelszug wieder seine alte Richtung über Kaukasien einschlägt, so liegt in diesen veränderten Verhältnissen die dringendste Aufforderung für Oesterreich, die sich darbietenden Vortheile nicht aus den Augen zu verlieren. Die Oesterreichische Industrie ist auf ihrem jetzigen Standpunkte sicher in der Lage, den Bedarf Kaukasiens und Persiens an Manufakturwaaren gröfstentheils zu decken, während es noch gegenüber allen anderen Europäischen Staaten den unbestreitbaren Vortheil einer direkten Communication mit den Transkaukasischen Provinzen besitzt. Die Donau ist die natürliche, bequemste und kürzeste Strafse für den Transport Europäischer Manufacte nach Transkaukasien und Persien, um so mehr als Wien und Redut-Kalè nächstens durch einen ununterbrochenen Dampfbootdienst verbunden sein werden. Nicht minder kann Triest ohne die geringste Schwierigkeit mit den Transkaukasischen Provinzen in direkte Verbindung treten, denn bereits fahren die Lloydschen Dampfboote bis Trapezunt, von dessen Hafen Redut-Kalè nur wenige Stunden entfernt ist. Endlich bietet sich in den neu eröffneten Häfen der Transkaukasischen Provinzen eine günstige Aussicht für die Oesterreichische Handelsmarine überhaupt dar.

Die gegenwärtig gröfstentheils in Ballast nach den Häfen des Schwarzen und Azowschen Meeres fahrenden Oesterreichischen Segelschiffe dürften in der Folge entweder in Triest oder in Constantinopel als Ladung Manufacte für die Häfen der Transkaukasischen Provinzen finden und diese Häfen werden andererseits auch als Stapelplätze für Persische und Kaukasische Landesprodukte, wie man erwarten darf, mit der fortschreitenden Entwickelung der bezüglichen Handelsverhältnisse auch die Möglichkeit einer Rückfracht für die dort anlangenden Schiffe bieten. Möchte der Oesterreichische Handelsstand diese günstige Conjunktur nicht unbenutzt vorübergehen lassen. Eine bessere Gelegenheit zur Anknüpfung neuer vortheilhafter Handelsverbindungen dürfte sich wohl schwerlich so bald wieder ereignen.«

I. Auszug aus dem Einfuhr-Tarif.

Gegenstände.	Verzollungs-Maafsstab.	Tarifsätze. In Transkaukasien. Rub.	K.	In Rufsland. Rub.	K.
Angelhaken, ohne Verzierungen	Pfund.	.	80	.	80
Bänder, breite, nämlich Meubel-, Tapezierer- oder Gurtenband, breites, von Baumwolle, Leinen, Wolle zur See	„	3	.	3	50
zu Lande	„	3	.	1	80
von Seide rein u. gemischt, undurchsichtig	„	4	.	4	60
Baumwollengarn, roh und gebleicht	Pud.	5	.	6	50
gefärbt	„	6	.	8	.
türkischroth	„	12	.	15	20
Baumwollen-Waaren, rein oder mit Leinen gemischt.					
1. Undurchsichtige. Mitkal, Piqué, Barchent, Manchester und andre weifse Zeuge, glatt oder geköpert	Pfund.	.	60	.	83
Desgleichen Tücher	„	1	10	1	85
Einfarbige, gefärbte und mit weifsen Mustern brodirte Zeuge, nicht besonders gen.	„	1	10	1	85
Desgleichen Tücher	„	1	50	2	50
Gepreſste Zeuge, weifs und einfarbig	„	1	50	1	85
Bunte mit bunten Mustern gewebt, brochirt und gestickt	„	1	50	2	50
Desgleichen Tücher	„	1	80	3	.
Strumpfwaaren, weifs, farbig, bunt	„	.	50	.	83
Strümpfe und Mützen, brodirt	„	.	70	1	25
Bettdecken von Piqué und Barchent	„	.	60	.	83
Tischtücher, Servietten, Handtücher	„	1	50	2	50
2. Halbdurchsichtig und durchsichtig. Weifse, glatt und gemustert, mit Ausnahme von Tüll, Petinett und Spitzen	„	2	20	2	75
Bunte, glatt und gemustert, gefärbt	„	3	20	3	80
Tücher u. Shawls, ingl. Kanten u. Borten	„	8	.	9	45
3. Bedruckte undurchsichtig	„	1	20	verbot.	
3. Bedruckte durchsichtig	„	3	20	verbot.	
Blechwaaren, nicht angestrichen	Pud.	8	.	8	.
angestrichen	„	16	.	16	.
mit Malerei und Vergoldung	„	24	.	24	.
Bleistifte, ordinäre	Dtzd.	.	7	.	8
in Cypressenholz	„	.	15	.	20
Beindrechsler-Waaren	Pfund.	3	50	3	50
Furdawet, d. h. kleine hölzerne Tabaksdosen und Schächtelchen, kleine Spiegel, Ringe von Glas, kleine Feilen und Bohrer, Feuerstahle u. Zündhölzchen u. s. w.	„	.	30	.	70
Galanterie-Waaren von Bronze und anderen Metallcompositionen	„	6	.	6	.
Geschirr von Fayence und Thon, weifs, einfarbig, ohne Vergoldung und Malerei	Pud.	1	.	2	32½
mit Vergoldung, Malerei etc. bedruckt, bunt	„	6	.	6	.
von Porzellan einfarbig	„	2	.	verbot.	
von Porzellan bunt	„	12	.	verbot.	
v. Holz, gefärbt, lackirt, ordinär, n. bes. gen.	„	frei.		4	.
Getränke, Liqueur, Kirschwasser, Kornbrtw., Genever	„	verbot.		verbot.	

Gegenstände.	Verzollungs-Maafsstab.	Tarifsätze. In Transkaukasien. Rub.	K.	In Rufsland. Rub.	K.
Glas. Tafelglas, Hohlglas, Glaswaaren, ohne Verzierungen, nicht geschliffen	Pud.	3	60	18	.
Gläser zu Taschenuhren	Pfund.	.	60	.	75
Optische Gläser ohne Fassung		frei.		frei.	
eingefafst, mit Ausnahme v. Brillen u. Lorgnetten	„	.	10	.	20
Brillen u. Lorgnetten	„	2	10	2	80
Hölzerne Drechslerwaaren, nicht besonders genannt.	Pud.	4	.	8	.
Hornarbeiten, nicht besonders genannt	Pfund.	.	45	2	50
Kleider, fertige		frei.		verbot.	
Knöpfe, von Metall, Knochen, Perlmutter, Seide, Baumwölle etc.	„	6	.	6	.
Krahne	Pud.	frei.		2	50
Leinen-, Hanf- u. Heedegarn, roh, gebleicht, gezwirnt	„	4	.	4	80
gefärbt	„	6	.	7	20
Leinen-Waaren, roh oder gebleicht	Pfund.	1	.	1	85
Schnupftücher, roh oder gebleicht	„	1	12½	2	10
Tischz. u. Handtüch., weifs od. bunt	„	2	.	2	30
gefärbt, bunt gewebt, gewirkt, brochirt, brodirt	„	6	.	6	90
Tücher, desgleichen	„	8	.	9	20
bedruckt	„	6	.	verbot.	
Bänder, nicht besonders genannt	„	3	50	verbot.	
Wachsleinwand oder Steifleinwand	„	.	60	.	60
Kupfer- und Messing-Waaren	Pud.	6	90	6	90
Gold- und Silberdrath	Pfund.	57	60	verbot.	
	„	3	60		
Kupferdrath	Pud.	7	50	9	.
Messingdrath	„	2	40	3	.
Eisen- und Stahldrath	„	1	35	1	80
Sensen, Sicheln, Krummesser	„	.	30	.	40
Handwerks-Geräthschaften von Eisen und Stahl	„	1	.	1	50
Taschenmesser mit Griffen von Horn oder Holz	Pfund.	.	60	.	95
mit verzierten Griffen	„	5	.	5	80
Rasirmesser, Federm. mit Heften v. Horn, Knochen, Holz, ingl. Klingen zu dens., Schrauben, Schusterahlen, Scheeren, kleine Zangen u. a. n. bes. gen. Sachen mit ordin. Griffen zum häusl. Gebrauch	„	.	60	1	20
Rasirmesser u. Federmesser mit Heften von Elfenbein etc., Flinten, Pistolen u. a. Feuerwaffen, Theile derselben, Zündhütchen	„	2	50	5	80
Degen-, Säbel- u. Dolchklingen		frei.		verbot.	
Messer, Gabeln, Zangen, Schlösser, Thürangeln, deren Einfuhr nicht besonders erlaubt ist	„	.	72	verbot.	
Nadeln. Pack-, Riemer-, Sattler-, Segelnadeln	„	.	40	.	95
Steck- und Haarnadeln	„	1	80	3	60
Nähnadeln	„	1	50	3	60
alle andere	„	2	50	5	.
Papier maché und Waaren daraus	„	5	.	5	.
Perlmutter-Waaren	„	.	50	5	.
Schnüre, baumwollene, leinene, wollene, gemischte, zur See	„	1	50	2	.
zu Lande	„	1	50	1	.

Gegenstände.	Verzollungs-Maafsstab.	Tarifsätze. In Transkaukasien. Rub.	K.	In Rufsland. Rub.	K.
Schnüre, seidene und mit Seide gemischte	Pfund.	4	.	4	80
Seidene und mit Seide gemischte Waaren.					
1. Undurchsichtige: einfarbig, glatt, geköpert, brochirt, ingleichen Sammet	„	4	.	5	.
bunt	„	6	.	7	50
mit Gold u. Silber oder angenäheten Mustern	„	8	.	10	20
Tücher, weifse und farbige	„	6	.	7	50
bunte und ausgenähete	„	8	.	10	20
mit Gold u. Silber oder angenäheten Mustern	„	10	.	12	50
2. Durchsichtige und halbdurchsichtige: weifs, glatt und gemustert	„	8	.	15	.
farbig, bunt, glatt und gemustert	„	12	.	18	.
gestickt	„	14	.	20	.
Tücher, weifs, bunt, glatt und gemustert	„	18	.	22	50
gestickt	„	20	.	25	.
Shawls u. Tücher nach Art der Türkischen	„	6	.	10	50
3. Bänder, undurchsichtig, einfarbig und bunt	„	4	.	5	.
halbdurchsichtig und durchsichtig	„	8	.	15	.
4. Strümpfe und Mützen, weifs	„	4	.	5	.
einfarbig und bunt	„	4	.	7	30
gestickt	„	6	.	7	60
5. Wachstaft	„	4	.	5	.
Spielsachen für Kinder	„	.	60	2	30
Spitzen, Tüll, Petinett, von Leinen oder Baumwolle, oder gemischt	„	6	.	6	.
von Seide u. mit Seide gem.	„	12	.	12	.
Wasser, wohlriechendes, in ordinären Flaschen, mit dem Glase	„	1	.	1	25
Wollengarn, Streichgarn, weifs und gefärbt	Pud.	7	20	17	25
Kammgarn, hartes, roh	„	2	.	4	.
gefärbt	„	2	.	4	30
weiches, roh	„	7	20	8	.
gefärbt	„	7	70	8	60
Wollenwaaren. 1. Tuch, Halbtuch, Casimir etc., schwarz, schwarzblau, dunkelgrün, weifs, weifsblau	Pfund.	2	80	2	80
von andern Farben	„	1	50	1	80
2. Flanell, Fries, Boy, Plüsch u. dergl.	„	.	50	1	20
3. Bettdecken	„	.	50	1	20
4. Etamin, Flaggentuch, Kalmank, einfarbige Leibbinden	„	.	50	1	25
5. Kamlot, einfarbig, oder mit Mustern von derselben Farbe, ordinär	„	.	60	1	25
fein, wie Halbmerinos, Mousselin de laine etc.	„	.	50	1	80
bunt, und andere Waaren von Kammwolle	„	1	.	2	40
6. Merinos, einfarbig	„	1	25	2	40
bunt	„	1	75	3	50
7. Kord, Toilinette, Patenkor	„	1	25	2	20
8. Tücher u. Decken v. Tuch, Halbtuch, Kasimir etc., schwarz, schwarzblau, dunkelgrün, weifs, weifsblau	„	2	80	4	.
von and. Farben, einfarbig	„	1	.	2	50
bunt	„	8	.	10	50
9. bedruckte	„	3	50	verbot.	

II. Reglement für den Transit von Europäischen Waaren nach Persien und von Persischen Waaren nach Europa über das Transkaukasische Gebiet.

I. Allgemeine Regeln.

§. 1. Die für den Transit nach Persien bestimmten Europäischen und Colonialwaaren, werden nach Redut-Kalé oder Suchum-Kalé gebracht und von dort über Tiflis und Nachitschewan bis zur Persischen Grenze geführt.

§. 2. Die Persischen, für den Transit nach Europa bestimmten Waaren werden von Baku über Tiflis nach Redut-Kalé oder Suchum-Kalé geschickt.

§. 3. Diesem gemäfs wird die beim Transit zu befolgende Ordnung durch gegenwärtiges Reglement wie folgt festgesetzt: 1. von Redut-Kalé und Suchum-Kalé nach Persien, und 2. von Baku nach Redut-Kalé oder Suchum-Kalé.

§. 4. Für die Beaufsichtigung dieses Transits werden noch 4 Grenzaufsehergehilfen und 20 Grenzreiter angestellt mit einem Gehalt nach dem Etat des Transkaukasischen Zollbezirks.

II. Vom Transit Europäischer Waaren durch das Transkaukasische Gebiet nach Persien.

§. 5. Ausländische Waaren, deren Einfuhr in Transkaukasien erlaubt ist und die vom Ausland in Redut-Kalé ankommen, dürfen, nachdem die Quarantaineregeln beobachtet worden, für den Transit über Tiflis nach Persien deklarirt werden, wenn der Eigner sie weder in Redut-Kalé zu bereinigen, noch zur Niederlage nach Tiflis zu schicken wünscht.

§. 6. Ueber die zum Transit nach Persien bestimmten Waaren, giebt der Eigner oder dessen Bevollmächtigter in siebentägiger Frist beim Zoll-Amt von Redut-Kalé, eine förmliche Deklaration ein, mit genauer Angabe der Art, der Menge und des Werthes der Waaren, nebst den Conoissementen in den Fällen wo solche erforderlich sind.

§. 7. Nach Empfang und Einregistrirung dieser Deklaration, besichtigt das Zollamt die Waaren in festgesetzter Art, um sich zu überzeugen, dafs sie der Qualität und dem Quantum nach mit der Angabe übereinstimmen, und dafs sich unter ihnen keine Gegenstände befinden, deren Transit verboten ist, worauf die Waaren wieder verpackt werden. Unterdessen wird zu ihrer Abfertigung der Zollschein

fertig gemacht, in welchem genau alle die in jedem Kollo verpackten Waaren, das Bruttogewicht eines jeden Kollo und deren Nummern und Marken angezeigt werden müssen. Hierauf wird an jedem Kollo die gehörige Anzahl Zoll-Bleistempel oder Plomben angehängt und auf dem Zollschein bemerkt, wie viel jedes Kollo solcher Plomben oder Stempel erhalten. Mit Petschaftabdrücken in Siegellack, die aller Solidität ermangeln, sollen die Kolli nicht versiegelt werden.

§. 8. Die auf solche Weise verpackten Waaren werden von Redut-Kalé nach dem Zollamt von Tiflis unter der Aufsicht eines Zollbesichtigers oder Grenzreiters, in Partieen, wie es den Umständen nach am bequemsten ist, geschickt, während das Zollamt von Redut-Kalé Kopien der Angabe, der Conoissemente und der Schiffsdeklaration, mit der Post an das Zollamt von Tiflis befördert. Der Zollschein wird aber demjenigen mitgegeben, der die Sendung bis zum nächsten Posten begleiten soll.

§. 9. Den Soldaten, welche Transporte begleiten, haben die Waareneigenthümer Kostgeld zu geben, nämlich denen zu Pferde 50 und denen zu Fufs 25 Kop. S. jeden Tag.

§. 10. Die auf diese Art in Redut-Kalé unter Convoi gehenden Waaren, dürfen den von der Ortsbehörde vorgeschriebenen Handelsweg nicht verlassen, worüber der sie begleitende Zolldiener, unter persönlicher Verantwortlichkeit, zu wachen hat, wie auch darüber, dafs der Transport unterwegs, ohne äufserste Noth, sich nicht irgendwo aufhalte. Diese Zolldiener werden bei jedem auf dem Handelswege eingerichteten Zollposten abgelöst, woselbst die dort stationirenden Aufsehergehülfen, den Durchgang der Transporte und dafs die Menge der Waarenkolli vollzählig gewesen, auf dem Zollschein anschreiben.

§. 11. Wenn unterwegs die Plomben oder Schnüre der Waarenkolli auf irgend eine Art beschädigt werden, so ist nach den Artikeln 2318 und 2319 des Zollreglements (Band 6 des Swods der Reichsgesetze, Ausg. 1842) zu verfahren.

§. 12. Rücksichtlich der Transporte, welche vom Handelswege abweichen und auf Seitenwegen betroffen werden, wird nach Artikel 2322 und 2323 des erwähnten Zollreglements verfahren.

§. 13. Die von Redut-Kalé oder Suchum-Kalé im Transit abgefertigten Waaren, dürfen nicht später als 4 Monate nach dem Tage ihrer Abfertigung, in Tiflis eintreffen.

§. 14. Bei der Ankunft des Transports in Tiflis, vergleicht das Zollamt die Menge der Waarenkolli und Plomben mit dem Zollschein und erlaubt, wenn alles richtig befunden wird, dafs der Transport

nach seinem Bestimmungsorte gehe; die von Redut-Kalé erhaltenen, den Transport betreffenden Documente werden mit der Post an das Zollamt von Gjulistan geschickt mit der Benachrichtigung, wann der Transport Tiflis verlassen hat.

§. 15. Im Fall etwas mit dem Zollschein nicht übereinstimmt oder die Plomben beschädigt sind, hat das Zollamt von Tiflis in folgender Art zu verfahren: 1. Wenn sich Waarenkolli vorfinden, die auf dem Zollschein nicht angeschrieben sind, so werden sie für eingeschwärzt erklärt; 2. sind einige von den auf dem Zollschein angeschriebenen Waarenkolli gar nicht vorhanden, so wird für selbige der tarifmäfsige Zoll und aufserdem 5 Rub. S. für jedes Pud Brutto eingetrieben, es sei denn, dafs gesetzliche Beweise über deren gänzlichen Untergang beigebracht werden; 3. wenn die Plomben oder die Verpackung beschädigt sind, so werden die Waaren besichtigt; ergiebt es sich dabei, dafs nicht alle auf dem Zollschein angezeigten Waaren da sind, so soll für die fehlenden der tarifmäfsige Zoll und überdies 1 Rub. S. für jedes Pud Brutto des beschädigten Kollo, erhoben werden.

§. 16. Ehe alle diese Beitreibungen berichtigt worden, erlaubt das Zollamt nicht, dafs die ein und demselben Eigner gehörenden Waaren weiter gehen.

§. 17. Der vom Tiflisser Zollamt durchgelassene Transport setzt seinen Weg nach Nachitschewan fort, ist aber überall denselben Regeln und derselben Verantwortlichkeit unterworfen, wie oben für die von Redut-Kalé nach Tiflis gehenden Waaren verordnet worden.

§. 18. Von Tiflis nach Nachitschewan gehen die Waaren durch den Gebirgspafs von Delishan und über die Stadt Eriwan und müssen innerhalb drei Monaten, vom Tage ihrer Abfertigung von Tiflis, im Zollamt von Gjulistan eintreffen.

§. 19. Sobald der Transport bei dem in Nachitschewan befindlichen Zollamt von Gjulistan angekommen, besichtigt dieses letztere denselben ebenso, wie oben für das Tiflisser Zollamt vorgeschrieben worden, und vergleicht auch das effektive Gewicht jedes Waarenkollo mit dem auf dem Zollschein angeschriebenen. Findet es dabei irgend eine Nichtübereinstimmung, oder sonst eine Ordnungswidrigkeit, so verhängt es die im §. 15 vorgeschriebenen Beitreibungen und erlaubt dann den Transport weiter nach der Ueberfahrt von Deshulfin zu gehen. Befindet sich bei der Quarantaine kein Zollbeamter, so wird jedesmal dahin ein Grenzaufseher mitgegeben.

§. 20. Der abkommandirte Grenzaufseher oder Zollbeamte mufs,

nachdem er die Plomben von den Waarenkolli abgenommen, mit den Waaren über den Araxes gehen und dann auf dem Zollschein anschreiben, dafs die Waaren an dem und dem Tage über die Grenze gegangen sind, wer der Karavanen-Führer gewesen, und dessen Namen, wie auch die der mit den Waaren über die Grenze gegangenen Tscherwodaren oder Begleiter anzeigen. Dieses unterschreiben er und der Quarantaine-Commissair. Die Plomben und Zollscheine schickt der Grenzaufseher mit einem Bericht an das Zollamt Gjulistan; dieses behält die Plomben und eine Kopie der Zollscheine bei sich zurück, die Originalscheine aber schickt es, mit der gehörigen Bemerkung auf denselben, dafs die Waaren ausgeführt worden, an das Zollamt von Redut-Kalé, und zugleich auch alle andere vom Tiflisser Zollamt erhaltenen Dokumente.

§. 21. Wenn die Waaren in dem festgesetzten Zeitraume nicht eintreffen, so hat das Zollamt zu Tiflis oder Gjulistan, nach seinem Ermessen die zweckmäfsigsten Maafsregeln zu ergreifen, um die Ursache des Ausbleibens zu erfahren. Findet es sich, dafs der Transport weder von Räubern geplündert worden, noch durch irgend einen physischen Unfall untergegangen, noch auf dem Wege stehen geblieben ist, so soll mit den wiedergefundenen Waaren wie mit eingeschwärzten verfahren werden. Findet man sie aber nicht, so haben die Zollämter vom Eigenthümer den Zoll nach dem Transkaukasichen Tarif, und aufserdem noch 5 Rub. S. für jedes Pud Brutto der Waarenkolli, beizutreiben. Der dem Transport mitgegebene Zollbeamte und andere Personen, die der Verheimlichung der Waaren schuldig befunden werden, werden dem Gericht übergeben.

III. Von den Persischen Waaren, die von Baku nach Redut-Kalé oder Suchum-Kalé gehen.

§. 22. Persische Waaren, die von Persien nach Baku kommen und deren Einfuhr in das Transkaukasiche Gebiet nicht verboten ist, können transito über Tiflis nach Redut-Kalé zur Ausfuhr über die Grenze gebracht werden.

§. 23. Die Angabe der für den Transit bestimmten Waaren, so wie deren Versendung, nämlich plombirt und mit Zollscheinen, nach Redut-Kalé, geschieht genau nach den in den Art. 2328, 2329 und 2334 der Zollordnung (Bd. 6 des Swod) enthaltenen Vorschriften, und mit dem Unterschied, dafs die Waaren nicht äufserlich, sondern Stück für Stück besichtigt werden müssen, wie im §. 7 des gegenwärtigen Reglements gesagt ist, und dafs statt des im Art. 2334 vorgeschrie-

benen dreimonatlichen Termins für die Ankunft der Waaren, ein achtmonatlicher für den Transit von Baku nach Redut-Kalé anberaumt wird.

§. 24. Die von Baku nach Redut-Kalé gehenden Transitwaaren, werden mit Zollscheinen frei durchgeführt, ohne irgend auf dem Wege besichtigt und aufgehalten zu werden.

§. 25. Auf die von Baku nach Redut-Kalé gehenden Transitwaaren, findet der Art. 2340 der Zollordnung (Bd. 6 des Swod 1842), in Betreff der Beschädigungen der Waarenkolli und der Mittel, die Waareneigner vor Bestrafung für diese Beschädigungen zu bewahren, volle Anwendung.

§. 26. Wenn die Waaren auf einem ganz andern Wege und in einer andern Direction gefunden werden, als im Zollschein vorgeschrieben ist, so werden sie unter Convoi nach dem Zollamt von Redut-Kalé geschickt, woselbst vom Eigenthümer oder Führer der Waaren, der doppelte Zoll als Strafe beigetrieben wird, worauf der Eigenthümer die Waaren entweder über die Grenze schicken oder über sie nach seinem Gefallen in Transkaukasien verfügen kann. Uebrigens ist er verbunden, jedem Convoimann 50 Kop. S. per Tag zu zahlen.

§. 27. Für Waaren, die unterwegs verkauft worden, oder von denen man sagt, dafs sie verloren gegangen sind, ohne dafs über letzteres hinreichende Beweise beigebracht werden, ist der festgesetzte Zoll und aufserdem 5 Kop. S. für jedes Pud Brutto beizutreiben.

§. 28. Wenn Waaren nach Redut-Kalé gebracht werden, ohne dem vorgeschriebenen Reglement zu entsprechen, so hat der Führer für die Verletzung der Plomben, 1 Rub. S. für jedes Pud Brutto des beschädigten Kollo zu bezahlen. Aufserdem wird die in dem beschädigten Kollo enthaltene Waare besichtigt und der Eigenthümer für jeden gefundenen Mangel, der Entrichtung des festgesetzten Zolles unterworfen.

§. 29. Wenn die Waaren vorschriftsmäfsig von Baku in Redut-Kalé eintreffen, oder sobald alle etwa beizutreibenden Strafen berichtigt sind, gestattet das Zollamt die Versendung über die Grenze, wobei der das Amt eines Hafenmeisters versehende Beamte, nachdem er die Plomben abgenommen, gemeinschaftlich mit dem Quarantaine-Commissair, auf dem vom Zollamt zu Baku ausgestellten Zollschein bescheinigt, dafs die Waaren wirklich auf das zu benennende Schiff, welches den Hafen an dem und dem Tage verlassen hat, geladen worden sind. — Die Plomben bleiben im Zollamt von Redut-Kalé,

die Originalscheine aber mit der Aufschrift über die Ausfuhr, werden, nach genommener Abschrift, an das Zollamt von Baku geschickt.

§. 30. Alles im gegenwärtigen Reglement vom Zollamt zu Redut-Kalé Gesagte, wird sich auch auf das von Suchum-Kalé beziehen, sobald daselbst ein solches statt der jetzigen Zollbarriere errichtet sein wird.

Verfügung in Betreff der Behandlung Brasilischer Schiffe.

Das Departement des auswärtigen Handels hat den Hafenzollämtern im Baltischen, Weifsen, Schwarzen und Asowschen Meere vorgeschrieben, die Schiffe unter Brasilischer Flagge und die auf denselben ankommenden Waaren nur solchen Schiffs- und Zollabgaben zu unterwerfen, welche auch von Rufsischen Schiffen und deren mitgebrachten Waaren erhoben werden, indem in Brasilien die Rufsische Flagge der einheimischen in obiger Hinsicht gleichgestellt worden ist.

SCHWEDEN UND NORWEGEN.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Schweden und Norwegen und Mecklenburg-Schwerin.

In Schweden und Norwegen werden theils in Folge von Reziprozitäts-Verträgen, theils auf Grund einseitiger Anordnungen, Preufsische, Russische, Hamburgische, Bremische, Hannoversche, Oldenburgische, Niederländische, Belgische, Portugiesische, Sardinische, Päpstliche, Oesterreichische, Türkische, Brasilische und die den Vereinigten Staaten von Amerika und Venezuela angehörenden Schiffe in Betreff der Abgaben von Schiff und Ladung, in direkter und indirekter Fahrt, wie die nationalen behandelt. Dasselbe gilt von Dänischen Schiffen mit der Beschränkung, dafs dieselben Chinesische Erzeugnisse aus Häfen jenseits des Kaps der guten Hoffnung nicht einführen dürfen, und hinsichtlich der Einfuhr von Salz den einheimischen Schiffen nicht gleichgestellt sind; ferner von Britischen Schiffen mit der Maafsgabe, dafs sich die Gleichstellung mit den einheimischen in Betreff der Eingangs-Abgaben von der Ladung auf die direkte Fahrt und im Fall der indirekten Fahrt auf Europäische Erzeugnisse mit Ausnahme von Salz, Hanf, Flachs, Oel, Sämereien, Getreide, Wein, Tabak, getrocknete oder gesalzene Fische, Wolle und Stuhlwaaren aller Art beschränkt.

Mecklenburg hat Reziprozitäts-Verträge mit Preufsen, Dänemark, Grofsbritannien, Portugal, Hannover und Oesterreich, nach welchen die Schiffe dieser Länder in Betreff der Abgaben von Schiff und Ladung, in direkter und indirekter Fahrt wie die nationalen zu behandeln sind.

Art. 1. Schwedische und Norwegische Schiffe, von welcher Tragfähigkeit oder Bauart sie auch sein mögen, welche beladen oder in Ballast in den Häfen des Grofsherzogthums Mecklenburg-Schwerin, und ebenso Mecklenburgische Schiffe, von welcher Tragfähigkeit oder Bauart sie auch sein mögen, welche beladen oder in Ballast in den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen ankommen, sollen sowohl ein- und ausgehend, als während ihres Aufenthalts rücksichtlich ihrer Behandlung, sowie des Betrags und der Erhebungsart der Hafen-, Tonnen-, Leuchtfeuer-, Messungs-, Lootsen- und Bergungs-Gelder, auch aller anderen Abgaben oder Auflagen jeder Art und Benennung, mögen sie der Regierung, den Städten oder Privat-Anstalten irgend einer Art zukommen, auf völlig gleichem Fufse mit den nationalen Schiffen behandelt werden; kurz in Allem, was die Schiffahrt betrifft, wird jeder der hohen contrahirenden Theile von dem andern auf völlig gleichem Fufse wie die Inländer behandelt werden.

Man ist übereingekommen, diese Bestimmungen auch auf die Schiffahrts-Abgaben im Götha- und Trollhätta-Canal zu erstrecken.

Art. 2. Alle Waaren und Handels-Artikel, sie mögen Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Staaten der hohen contrahirenden Theile oder irgend eines andern Landes sein, deren Ein- oder Ausfuhr in den Schiffen des einen der beiderseitigen Staaten gesetzlich erlaubt ist, dürfen ebenfalls in den Schiffen des andern Staates ein- oder ausgeführt werden, ohne anderen oder höheren Abgaben, welcher Art oder Benennung sie auch sein mögen, zu unterliegen, als wenn dieselben Waaren oder Erzeugnisse in den Schiffen der eigenen Nation ein- oder ausgeführt worden wären. Es soll in dieser Hinsicht eine so genaue Gegenseitigkeit beobachtet werden, dafs auch die Prämien, Abgaben-Erstattungen und andere Begünstigungen dieser Art, welche in dem Gebiete des einen der hohen contrahirenden Theile der Ein- oder Ausfuhr auf National-Schiffen bewilligt werden, in derselben Weise bewilligt werden sollen, wenn die Ein- oder Ausfuhr auf Schiffen des andern Staats erfolgt.

Art. 3. Es soll weder direct, noch indirect, weder durch eine der Regierungen selbst, noch von Seiten irgend einer in ihrem Namen oder Auftrag handelnden Gesellschaft, Corporation oder Agentur für den Ankauf irgend eines in das Gebiet des anderen Theils verführten Erzeugnisses des Bodens oder der Industrie, sei es eines der beiderseitigen Staaten oder eines dritten Landes, irgend ein Vorzug ertheilt werden dürfen, auf den Grund oder in Berücksichtigung der Natio-

nalität des Schiffes, welches ein solches gesetzlich erlaubtes Erzeugnifs verführt hat, indem es die bestimmte Absicht der hohen contrahirenden Theile ist, dafs in dieser Hinsicht keinerlei Verschiedenheit oder Unterscheidung statthaben soll.

Art. 4. Die Bestimmungen der vorhergehenden Artikel sind auf die in die Häfen des Grofsherzogthums Mecklenburg-Schwerin einlaufenden Schwedischen und Norwegischen, oder auch in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen einlaufenden Mecklenburgischen Schiffe in ihrer vollen Ausdehnung selbst dann anwendbar, wenn diese respectiven Fahrzeuge nicht direct aus den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen oder auch aus denen des Grofsherzogthums Mecklenburg-Schwerin, vielmehr aus den Häfen einer dritten oder fremden Macht kommen sollten.

Art. 5. Die allgemeinen Bestimmungen der vorstehenden Artikel 1, 2, 3 und 4 einschliefslich, sollen gleichmäfsig auch auf die der Colonie Seiner Majestät des Königs von Schweden und Norwegen, St. Barthelemy in Westindien, angehörigen Schiffe bei ihrem Eintreffen in den Häfen des Grofsherzogthums Mecklenburg-Schwerin, sowie umgekehrt auf die Mecklenburgischen Schiffe bei ihrem Eintreffen in den Häfen der gedachten Kolonie Anwendung finden.

Art. 6. Die hohen contrahirenden Theile behalten sich gegenseitig das Recht vor, alle die Bestimmungen zu treffen, welche sich sowohl auf die Küstenschiffahrt, als auf die Schiffahrt auf den Flüssen der beiden Staaten beziehen; es ist aber nichts destoweniger vereinbart, dafs die beiderseitigen Schiffe und Landesbewohner in dieser Beziehung alle diejenigen Rechte geniefsen sollen, die einer dritten Nation eingeräumt sind oder künftig bewilligt werden möchten.

Art. 7. Die hohen contrahirenden Theile verpflichten sich, die Ausfuhr-Artikel, Produkte des Bodens oder der Industrie der respectiven Territorien, bei der Einfuhr von einem Lande in das andere, mit keinen höheren oder anderen Abgaben zu belegen, als die nämlichen Artikel, Produkte des Bodens oder der Industrie irgend eines andern fremden Landes; desgleichen die Einfuhr oder Ausfuhr der beiderseitigen Boden- oder Industrie-Erzeugnisse von einem der respectiven Länder in das andere mit keinerlei Verbote zu belegen, ohne dafs solches Verbot gleichzeitig auf jede andere Nation erstreckt würde. In Allem, was den Handel betrifft, wird jeder der hohen contrahirenden Theile von dem andern auf dem Fufse der begünstigsten Nation behandelt werden.

Art. 8. Jedes Schwedische oder Norwegische Handelsschiff,

welches in einen Hafen des Grofsherzogthums Mecklenburg-Schwerin im Nothfalle einläuft, und umgekehrt, jedes Mecklenburgische Handelsschiff, welches in einen Hafen der Königreiche Schweden und Norwegen im Nothfalle einläuft, soll daselbst von allen dem Staate gebührenden Hafen- oder Schiffahrts-Abgaben frei sein, wenn die Ursachen, welche das Einlaufen in den Hafen nothwendig gemacht haben, wirklich vorhanden sind und klar vorliegen, vorausgesetzt, dafs sie in den Nothhäfen keine Handels-Unternehmung durch Einladung oder Löschung von Waaren vornehmen, — wobei indessen die zum Zwecke der Ausbesserung des Schiffes erforderlichen Löschungen und Wiedereinladungen nicht als eine Handels-Unternehmung betrachtet werden sollen, wodurch die Entrichtung der Abgaben veranlafst würde — und dafs das Schiff seinen Aufenthalt in dem Hafen nicht über die nach den Umständen, welche dazu Veranlassung gegeben haben, nothwendige Zeit hinaus verlängert.

Art. 9. Die Schwedischen nnd Norwegischen, sowie die Mecklenburgischen Schiffe können sich die Vorzüge und Befreiungen des gegenwärtigen Vertrags nur dann zu eigen machen, wenn sie unter der Flagge ihres Landes fahren und mit den Schiffspapieren und Certificaten versehen sind, welche durch die beiderseits bestehenden gesetzlichen Bestimmungen vorgeschrieben sind, um ihre Trächtigkeit und Nationalität darzuthun.

Die hohen contrahirenden Theile behalten sich vor, Declarationen mit klarer und bestimmter Aufzählung derjenigen Papiere und Documente auszuwechseln, mit denen, den Vorschriften des einen oder des andern Staates zufolge, ihre Schiffe versehen sein müssen. Sollte, nachdem die spätestens in drei Monaten nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrags zu beschaffende Auswechselung erfolgt ist, einer der hohen contrahirenden Theile sich in dem Falle befinden, seine Verfügungen in dieser Beziehung ganz oder theilweise zu ändern, so ist dem andern davon amtliche Mittheilung zu machen.

Art. 10. Die in gehöriger Form von den betreffenden Regierungen ernannten Consuln jeder Classe, sobald sie das Exequatur von derjenigen Regierung, in deren Gebiete sie residiren sollen, erhalten haben, werden in beiden Ländern sowohl für ihre Personen, als auch hinsichtlich ihrer Amtsverrichtungen dieselben Privilegien geniefsen, wie die derselben Klasse angehörenden Consular-Agenten der begünstigsten Nation.

Art. 11. Gegenwärtiger Vertrag soll, vom 1. Januar 1847 an gerechnet, fünf Jahre lang in Kraft, auch über diese Frist hinaus

noch ein weiteres Jahr hindurch verbindlich bleiben, wenn nicht zwölf Monate vor Ablauf derselben einer der hohen contrahirenden Theile dem andern seine Absicht kund gethan, ihn aufser Kraft treten zu lassen, und so ferner bis zum Ablauf von zwölf Monaten nach der amtlichen Anzeige eines der hohen contrahirenden Theile an den andern, dafs der Vertrag aufhören solle.

Art. 12. Der gegenwärtige Vertrag soll von den hohen contrahirenden Theilen ratificirt, und die Ratificationen sollen innerhalb dreier Monate nach Unterzeichnung desselben oder, wenn thunlich, noch früher ausgewechselt werden*).

So geschehen Hamburg, den 10. October 1846.

SPANIEN.

Verfügung in Betreff der Regulirung der Wechselkurse.

(Aus der Hamburger Börsenhalle No. 10797.)

Das hiesige Königl. Spanische General-Konsulat macht im Auftrage seiner Regierung folgenden Auszug des Königl. Dekrets vom 18. Februar d. J. bekannt:

Art. 1. Die Wechselkurse von Spanien auf das Ausland werden im Fufs von 1 harten Thaler von 20 Reales de Vellon regulirt werden für eine veränderliche Anzahl von

soviel Franken und Centimes auf Belgien,
Bajochij auf die päpstlichen Staaten,
Lire nuove auf die Sardinischen Staaten,
Franken und Centimes auf Frankreich,
Groten auf Hamburg,
Gulden und Cents auf Holland,
Grani auf Neapel,
Reïs auf Portugal,
Kopeken auf Rufsland,
Pence auf England.

Falls in Plätzen des Auslandes Veränderungen in den Münzsorten eintreten, oder in Spanien neue Wechselkurse auf einige derselben eröffnet werden sollten, so werden die Kollegien der Wechsel-Agenten und Makler vorläufig dasjenige System annehmen, welches

*) Die Ratificationen sind am 31. Dezember 1846 ausgewechselt worden.

für den unveränderlichen Fufs von einem harten Thaler am Passendsten scheint, bis die Entscheidung auf die Anfrage erfolgt, welche sie darüber an die Regierung durch das kompetente Ministerium zu richten haben.

Art. 2. Die von den Maklern abgefafsten Preiskurante werden nach der effektiven Münze von R. Vn. durch die Anzahl, Gewichte und Maafse regulirt, wie es im Gesetz vom 26. Januar 1801 verordnet ist, welches das 5te des Buch 9, Tit. 9 der neuesten Gesetz-Sammlung (novisima recopelacion) ist.

Art. 3. Die Staatspapiere und Industrie-Aktien, die an allen Plätzen des Königreichs umgesetzt werden, werden zu soviel effektiven per cent in R. Vn. von ihrem nominellen Werth notirt werden.

Art. 4. Das System wird am 1. April d. J. in Kraft treten, indem es vorher im Auslande durch die Gesandten, Consuln und sonstigen Agenten der Regierung angezeigt und bekannt gemacht werden wird, welche auch die Annahme dieser Kursregulirung zu empfehlen haben.

Hamburg den 11. März 1847.

II. STATISTIK.

Handelsberichte.

Libau.

Die Getreide-Ernte war in Curland nur mittelmäfsig und gestattete nur einen wenig bedeutenden Export. Es wurden von Roggen 20579, von Gerste 13126, von Hafer und Weizen 580 Twt., und zwar fast ausschliefslich nach den Niederlanden verschifft. Die Wintersaat verspricht sich gut zu erhalten.

Die Kartoffel-Ernte ist völlig mifsrathen.

Leinsaat lieferte einen mittleren Ertrag, zum Theil von sehr schöner Qualität. Hanf und Hanfsaat sind gänzlich mifsrathen. Flachs fiel in der Qualität sehr schön aus, gab aber nur die Hälfte einer gewöhnlichen Ausbeute; was in Samogitien davon geerntet wurde, ist zum gröfsten Theile über die Landgrenze nach Memel gegangen.

Der Handel mit Produkten aus diesem und dem angrenzenden Kownoschen Gouvernement nach Memel ist sehr belebt, wozu die neue Chaussee von dort nach Langallen viel beitragen mag.

Die Ausfuhr von Eichenholz nach St. Petersburg und von fichtenen Eisenbahnschwellen nach Grofsbritannien (58442 Stck.) war recht bedeutend.

Die Vorräthe von Salz sind ansehnlich — 1046 Last 15 Ton. am 1. Januar 1847 — und mehr als hinreichend für den Bedarf.

Zwischen Libau und den Preufsischen Häfen findet ein regelmäfsiger Verkehr nicht statt. Die Anzahl der in jenen Hafen eingelaufenen Preufsischen Schiffe ist im Zunehmen. Während dergleichen im Jahre 1844 dort gar nicht erschienen, sind

	eingelaufen:			ausgegangen:	
1845	1 Schiff	mit Mehl	aus Cronstadt	2 Schiffe	in Ballast,
	1 »	» Salz	» Liverpool,		
1846	4 Schiffe	» Salz	» St. Ubes	3 »	mit Getreide nach den Niederlanden,
	1 Schiff	» Steinkohlen	» Memel	2 »	» Holz n. Frankreich,
	2 Schiffe	in Ballast		1 Schiff	» Holz n. Montevideo.

Frederikshafen.

Frederikshafen hat seine Bedeutung vorzugsweise als ein Zufluchtshafen für die das Kattegat besegelnden Schiffe, welche nicht mehr als 12′ bis 14′ Tiefgang haben, im Fall des Gegenwindes. Sein Handel beschränkt sich in der Hauptsache auf den Verkehr mit Kopenhagen und, in Holz, Heringen und Eisen, mit Norwegen und Schweden. Unter 1423 Schiffen mit 20009 Lasten, welche im Jahre 1845 und 1339 Schiffen mit 17090 Lasten, welche im Jahre 1846 eingingen, waren im ersten Jahre 1109 Schiffe mit 14967 Lasten, im letzten 1004 Schiffe mit 14206 Lasten durch Gegenwind und Havarie dorthin geführt. Nur aus diesem Grunde ist der Hafen in den letzten Jahren von Preufsischen Schiffen besucht worden; es liefen 1844: 8, 1845: 4, 1846: 6 Preufsische Schiffe dort ein. In der Umgegend strandeten 1844: 2, 1845: 7, 1846: 3 Preufsische Schiffe.

Leer.

Das Jahr 1846 war für den Handel und die Rhederei Ostfrieslands von besonderer Wichtigkeit; namentlich war der Getreidehan-

del in Folge der im eigenen Lande und in den benachbarten Ländern fehlgeschlagenen Ernte sehr belebt. Bedeutende Beziehungen von Roggen mufsten aus fernen Häfen gemacht werden, um sowohl Ostfriesland, als auch einen Theil von Westphalen zu versorgen; leider verhinderte der frühe Winter die Benutzung der Wasserstrafse zur Absendung der im Laufe des Herbstes aufgespeicherten Vorräthe nach Westphalen, und machte es nöthig, seit Anfang des Januar diese Versendungen per Axe zu bewirken. Dieser Umstand, sowie das fortdauernde Steigen der Preise haben manche Westphälische Eigenthümer von lagernden Roggen-Vorräthen zu deren Verkauf veranlafst.

Durch die bedeutenden Abladungen von Getreide aus allen produzirenden Ländern fanden die Schiffe überall gute Beschäftigung, so dafs die Rheder gute, zuweilen selbst glänzende Resultate erzielten. Die Aussichten in das laufende Jahr sind für diesen Geschäftszweig wieder sehr günstig.

Die in der Bildung begriffene Donau-Handels-Gesellschaft eröffnete von Leer aus ihre Wirksamkeit, indem sie das dorthin gehörige Schiff Aurora mit Erzeugnissen des deutschen Gewerbfleifses nach Galatz befrachtete. Nach einer Reise von 62 Tagen erreichte das Schiff diesen Hafen.

Im Lauf des Sommers und Herbstes wurden auf einem unter Britischer Flagge fahrenden eisernen Schrauben-Dampfschiff vorzugsweise Abladungen von Vieh nach London gemacht. Dieses Unternehmen hat jedoch, anscheinend wegen der nicht genügenden Schwere des Ostfriesischen Viehs, ein ungünstiges Resultat ergeben, und es wird daher das Dampfschiff, nachdem es im verflossenen Jahre zu dem erwähnten Zweck elf Reisen gemacht hat, zu einer andern Fahrt benutzt werden.

Die Anzahl der eingegangenen Schiffe betrug 591 gegen 568 im Jahre 1844 und 624 im Jahre 1845, zum bei Weitem überwiegenden Theile der Hannoverschen Rhederei angehörig. Von Preufsischen Schiffen wird der Hafen von Leer nicht besucht.

Kopenhagen.

Der Verkehr der Preufsischen Schiffe in diesem Hafen während der Jahre $18^{44}/_{46}$, sowie die Gegenstände des Austausches zwischen den Preufsischen Häfen und Kopenhagen ergeben sich aus nachstehender Uebersicht:

Eingang.							Herkunft und Bestimmung.	Ausgang.						
1844.		1845.		1846.		Gegenstände der Ladung.		Gegenstände der Ladung.	1844.		1845.		1846.	
	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.				Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
3	4717	243	7414	256	7743	Brennholz.	Preufsen.	Kalk, Kreide.	9	255	16	451	19	558
5	3255	76	3842	82	5453	Bau- und Nutzholz.		Heringe.	6	329	.	.	1	20
6	188	1	22	12	272	Getreide, Saat.		Theer, PechThran					8	550
5	145	3	103	1	36	Stückgüter		Farbholz,	44	1938	45	1791	4	134
2	35	2	31	.	.	Heringe.		Zucker,					1	40
1	14	.	.	.	.	Lohe.		Stückgüter					10	585
8	918	16	9908	21	2310	Steinkohlen.	Grofsbritannien.		.	.	.	.	.	.
	.	3	614	1	140	Salz.			.	.	.	.	.	.
	.	2	388	2	192	Eisen.			.	.	.	.	.	.
	.	.	.	1	80	Stückgüter			.	.	.	.	.	.
1	167	3	437	2	161	Wein.	Frankreich		.	.	.	.	.	.
1	175	.	.	1	143	Salz.	Portugal.		.	.	.	.	.	.
1	57	.	.	1	81	Hanf, Pottasche.	Rufsland.	Stückgüter	.	.	1	136	.	.
1	43	.	.	1	75	Heringe.	Norwegen.		.	.	.	.	.	.
	.	.	.	1	25	Kartoffeln.			.	.	.	.	.	.
	.	.	.	1	40	Brennholz.	Mecklenb.		.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.		Lübeck.	Stückgüter	.	.	1	129	.	.
	.	.	.	.	.		Dänemark.	desgl.	.	.	1	172	.	.
	.	.	.	.	.	in Ballast.		in Ballast.	161	7017	285	12080	340	14847
24	9714	349	14759	383	16751	Summa.		Summa.	224	9714	349	14759	383	16751

Rostock.

Die Getreide-Ernte, deren Ausfall und Verwerthung für den allgemeinen Wohlstand im Grofsherzogthum immer maafsgebend ist, hatte im Jahr 1845 einen reichlichen Durchnitts-Ertrag geliefert, welcher im Lauf des Jahres 1846 hauptsächlich nach Grofsbritannien, ferner nach den Niederlanden und Belgien zur Versorgung der Rheingegenden, und, während eines grofsen Theiles des Sommers, auch nach Frankreich einen vortheilhaften Absatz fand. Die letzte Ernte ist nur klein ausgefallen, so dafs von Weizen, Gerste und Erbsen wohl kaum die Hälfte der im Jahr 1846 ausgeführten Quantitäten zum Export kommen wird, während von Roggen wahrscheinlich wenig mehr gewonnen ist, als der Verbrauch des Landes und dessen nächster Umgebung in Anspruch nimmt.

Die Kartoffel-Ernte, welche im Jahr 1845 bessere Resultate

gab, als man anfangs gefürchtet hatte, ist im Jahr 1846 fast ganz mifsrathen, und es hat dies noch im Lauf des Herbstes zu ziemlich bedeutenden Einfuhren dieser Frucht, vorzüglich von Stettin, Gelegenheit gegeben.

Das Wollgeschäft war ziemlich lebhaft, wenn auch der Durchschnittspreis für die verschiedenen Qualitäten auf ungefähr 11 $^1/_3$ Thlr. Gold, gegen 13 bis 15 Thlr. Gold im Vorjahre, für den Stein hinabging. In die Niederlagen der Wollmärkte wurden eingeliefert:

in Rostock	15000	Stein	gegen	20000	Stein	im	Vorjahre
» Güstrow	41800	»	»	40000	»	»	»
» Neu-Brandenburg	27500	»	»	25000	»	»	»
	84300	»	»	85000	»	»	»

Einen erfreulichen Anblick gewährt das Rhederei-Geschäft, das nach mehreren ungünstigen Jahren diesmal recht gute Resultate geliefert hat. Die frühe Eröffnung der Schiffahrt gab Gelegenheit, dafs manche Schiffe eine Reise mehr als gewöhnlich ausführen konnten, und die grofsen, namentlich aus den Russischen Häfen zur Verschiffung kommenden, Getreide-Mengen führten starken Begehr nach Schiffen und höhere Frachten herbei. In Folge der von Grofsbritannien der Mecklenburgischen Flagge gemachten Zugeständnisse fanden endlich manche Schiffe in den Preufsischen Häfen, namentlich durch Holztransporte von Danzig und Memel nach Grofsbritannien Beschäftigung. Die Fortdauer dieser günstigen Verhältnisse läfst sich für das begonnene Jahr vorhersehen, und es hat dies bereits dem etwas in Stocken gerathenen Neubau von Schiffen einen kräftigen Impuls gegeben. Die Zahl der der Rostocker Rhederei angehörenden Schiffe belief sich am Jahresschlufs auf 231.

Auf den Robbenfang wurden zwei Schiffe ausgesendet, obgleich die letzte Fahrt nicht lohnend gewesen war.

Die Ausfuhr betrug:

	1844:		1845:		1846:	
Weizen	7074 Lst.	884250 thl.	10619 Lst.	1168185 thl.	8176 Lst.	1389920 thl.
Roggen	693 »	45045 »	2686 »	228331 »	3890 »	466800 »
Gerste u. Malz	3857 »	269990 »	2976 »	193489 »	2052 »	164160 »
Hafer	503 »	20120 »	167 »	8350 »	128 »	8320 »
Hülsenfrüchte	887 »	62090 »	618 »	46347 »	458 »	54570 »
Oelsaat	94 »	16450 »	275 »	36140 »	227 »	28340 »
Wolle	4787 Stein.	57444 »	8550 Stein.	111150 »	8133 Stein.	97596 »
Lumpen		18751 »		17932 »		11677 »
div. Gegenstände		14301 »		9856 »		12886 »
Summa		1388441 thl.		1819780 thl.		2234269 thl.

Der Werth der Einfuhr wird für das Jahr 1844 auf 861559 Thlr., für 1845 auf 1268131 Thlr., und für 1846 auf 1068710 Thlr. geschätzt.

In den Hafen von Warnemünde sind unter Preufsischer Flagge:

	eingelaufen:		ausgegangen:
im J. 1844	7 Schiffe	aus Pommern mit Hafer, Tabak, Thonwaaren etc.	6 Schiffe nach Pommern mit Wein, Brucheisen, Heringen etc.
	5 »	a. Grofsbritannien mit Kohlen u. Stückgütern.	1 Schiff nach Grofsbritannien mit Knochen.
	1 Schiff	a. Dänemark mit Heringen.	6 Schiffe in Ballast.
	1 »	a. Norwegen mit Heringen.	
	7 Schiffe	in Ballast.	
im J. 1845	4 »	aus Pommern mit Hafer, Kartoffeln, Thonwaaren.	9 » nach Pommern mit Wein, Kohlen, Stückgütern etc.
	3 »	a. Grofsbritannien mit Kohlen u. Stückgütern.	1 Schiff n. Schweden mit Kohlen.
	4 »	in Ballast.	10 Schiffe in Ballast.
im J. 1846	28 »	a. Pommern m. Kartoffeln, Eisenbahnschwellen, Thonwaaren.	9 » nach Pommern mit Holzkohlen, Brucheisen, Roggen, Wein, Oelsaat.
			2 » nach Dänemark mit Holz.
	3 »	in Ballast.	18 » in Ballast.

Es enthielten die im Jahre 1844 eingelaufenen 21 Schiffe 1497 Lasten.
» » » 1845 » 11 » 698 »
» » » 1846 » 31 » 1006 »

Bremen.

Die Resultate des Bremischen Handels im Jahre 1846 sind zwar ganz befriedigend gewesen; derselbe konnte jedoch in seinem Umfange den sehr bedeutenden des Jahres 1845 um so weniger übertreffen, als ihm, abgesehen von dem schon ziemlich früh vom hiesigen Handelsstande anticipirten gröfseren Bedarf an Getreide für das Inland, keine äufseren Einwirkungen von Belang zu Hülfe kamen.

Es traten nur einzelne, meist unerhebliche Konjunkturen ein, und der Handelsgang blieb daher während des gröfseren Theils des Jahres im Allgemeinen träge, der Absatz überhaupt nicht in genügendem Verhältnifs zu den Zufuhren der beiden letzten Jahre, welche in 1846 den von 1845 sehr nahe gekommen sind.

Die Langsamkeit des Abzugs ins Inland erklärt sich zum Theil

aus der Erschwerung des Wassertransports, in Folge der unerhörten Dürre, zum Theil aus dem mehr oder weniger in ganz Deutschland herrschenden Geldmangel und endlich aus der durch Mifsernten in verschiedenen Gegenden veranlafsten Theuerung der Lebensmittel.

Die solide Kraft der hiesigen Börse hat sich nicht sowohl durch die Geringfügigkeit der vorgekommenen Fallissemente, als besonders durch die Leichtigkeit erwiesen, womit sie dem Staate in kurzer Frist eine Anleihe von circa 2½ Millionen Thaler zum Behufe des Eisenbahnbaues abgenommen hat. Patriotische Gesinnung ist freilich hierbei wirksamer gewesen, als Sinn für Staatspapierhandel, womit die hiesige Börse sich zu ihrem Heile in der Regel gar nicht zu befassen pflegt.

Die Bremische Seeschiffahrt ist im Allgemeinen in den bisherigen Richtungen beschäftigt geblieben, hat theilweise aber auch schon wieder neue Auswege suchen müssen, weil die Konkurrenz, namentlich im directen Handel, welcher den von den Rhedereien längst, aber immer noch zu früh, anticipirten Umfang noch nicht erreicht hat, zu bedeutend war.

Die Bremische Handelsflotte bestand am 1. Januar 1846 aus

			218	Schiffen von	34835 Lasten
davon sind im Laufe des Jahres abgegangen	18	»	»	2407	»
verblieben	200	Schiffe	von	32428	Lasten,
hinzugekommen sind:					
durch Neubau	15	»	»	3417	»
» Ankauf	10	»	»	2865	»
Bestand den 1. Januar 1847	225	Schiffe	von	38710	Lasten,
aufserdem im Bau begriffen und fast fertig sind	3	»	»	790	»

Eine noch gröfsere Zahl befindet sich, noch nicht so weit vorgerückt, auf den Werften.

Die Gröfse der Flotte hat sich dadurch gegen das vorhergehende Jahr um c. 4000 Lasten vermehrt. Unter derselben befinden sich 188 kupferfeste und bekupferte, 10 kupferfeste noch nicht mit Kupferhaut versehene, 2 eisenfeste und bekupferte Schiffe, ferner 184 Schiffe, welche einen oder mehrere Chronometer führen, 13 Südseefänger von 4355 Last, 4 Grönlandsfahrer von 467 Last, also 17 Fischereischiffe von 4822 Last.

Ferner besitzt Bremen 8 Dampfschiffe von zusammen etwa 450 Pferdekraft, die in verschiedenen Richtungen fahren, aufser den 7 bis

8 Böten der Vereinten Ober-Weser-Dampfschiffahrts- und der Hunte- und Weser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, von welchen beiden die meisten Actien auch Bremisches Eigenthum sind.

Die Zahl der Bremischen Küsten- und Lichterfahrzeuge, so weit solche als seetüchtig vom Schiffsbesichtiger approbirt sind, ist 108 Segel von 3240 Lasten, 4 Fahrzeuge und 158 Lasten mehr als Ende 1845.

Die Oldenburgische Rhederei zählte am 1. Januar 1846

	98	Schiffe	von 6603	Lasten,
davon gingen ab:	11	»	» 675	»
verblieben	87	Schiffe	von 5928	Lasten,
wogegen hinzukamen	10	»	» 905	»
also Bestand am 1. Januar 1847:	97	Schiffe	von 6833	Lasten.

Unter denselben befinden sich

8 Grönlandsfahrer von 985 Lasten und
2 Häringsfischer zusammen 80 Lasten grofs.

Die Oldenburgischen Lichter- und Küstenschiffe, ebenfalls so weit solche für die Assecuranz-Compagnieen registrirt sind, zählen 104 Segel von 1981 Lasten, 12 Segel und 137 Lasten mehr als am 1. Januar 1846.

Die Hannoverschen Rhedereien in Weserplätzen zählten

am 1. Januar 1846: 21 Schiffe von 2228 Lasten,
am 1. Januar 1847: 22 Schiffe von 2328 »
darunter 4 Grönlandsfahrer von 695 » und
1 Südseefahrer von 350 »
aufserdem an registrirten Lichtern 70 Segel von 1713 »

Die gesammte Weserflotille, d. h. alle Segelschiffe im activen Dienste, mit Ausnahme der im Bau begriffenen, wie der Dampfschiffe, zählte daher am 1. Januar 1847:

344	gröfsere Seeschiffe	von 47,871	Lasten und
282	kleinere Fahrzeuge	» 6,934	»
626	Schiffe, zusammen	» 54,805	»

mit über 6000 Mann Besatzung, darunter in Allem 32 Fischereischiffe von 6,932 Lasten und mit c. 1280 Mann Besatzung.

Die Seeschiffahrts-Bewegung nach und von der Weser läfst sich bei den mangelhaft bleibenden Daten nur annähernd genau auf 3500 Segel von ungefähr 163000 Lasten mit 17500 Mann Besatzung als eingelaufen, und ungefähr ebenso viele als wieder von hier abgegangen, angeben. Ueber Flagge, Gröfse, Mannschaft, Herkunft und Bestimmung ist nur Folgendes speciell zu ermitteln gewesen.

	Angekommen.						Abgegangen.					
	von der Heimath.			von fremd. Häfen.			nach der Heimath.			nach fremd. Häfen.		
	Schiffe.	Lasten.	Mann.	Schiffe.	Lasten.	Mann.	Schiffe.	Lasten.	Mann.	Schiffe.	Lasten.	Mann.
Preufsische	3	92	12	6	741	51	9	946	68	3	411	25
Bremische	.	.	.	364	54457	4615	.	.	.	379	57414	4840
Oldenburgische	.	.	.	287	17369	1891	.	.	.	307	18422	1993
Hanoversche	.	.	.	406	15377	1767	.	.	.	367	14199	1618
Hamburgische	7	816	85	13	1318	72	2	145	13	20	1651	140
Lübecksche	.	.	.	7	789	68	.	.	.	5	528	48
Mecklenburgische	.	.	.	6	658	59	.	.	.	5	568	51
Dänische	115	2677	380	39	2640	252	88	2347	310	42	2300	243
Holländische	120	3542	403	24	1621	152	125	3813	424	27	1552	149
Norwegische	25	664	83	14	830	82	33	1180	135	1	70	7
Schwedische	20	1206	122	7	1185	111	21	1693	158	7	945	80
Russische	8	498	53	3	221	23	11	719	76	.	.	.
Englische	47	4268	325	11	1418	104	50	4854	366	11	1096	85
Neapolitanische	1	100	9	1	150	14	.	.	.	2	250	23
Oesterreichische	.	.	.	2	293	28	.	.	.	2	293	28
Spanische	1	60	6	2	201	20	.	.	.	4	372	37
» von Cuba	4	390	38	.	.	.	3	279	27	.	.	.
Nord-Amerikanische	14	4295	221	48	12924	669	58	16225	838	2	362	19
	365	18608	1737	1240	112192	9978	400	32201	2415	1184	100433	9386

Total 1605 Sch., 130800 Lst. mit 11715 M. | 1584 Sch., 132634 Lst. mit 11801 M.

Die nicht näher nachzuweisenden übrigen 1900 Fahrzeuge sind nur geringer Gröfse gewesen, zusammen etwa 32200 Lasten mit etwa 5800 Mann. Eine Spezial-Nachweisung des Schiffahrts-Verkehrs mit aufsereuropäischen Häfen folgt am Schlufs.

Der Oldenburgische Weserhandel hat im Jahre 1846 folgende Schiffe beschäftigt, die ankamen:

8	Oldenburgische	Grönlandsfahrer	von	985	Lasten	mit 347	Mann
2	»	Heringsfischer	»	80	»	» 19	»
15	»	Frachtschiffe	»	835	»	» 70	»
18	Hannoversche	»	»	722	»	» 66	»
9	Norwegische	»	»	237	»	» 38	»
3	Bremische	»	»	190	»	» 16	»
2	Holländische	»	»	95	»	» 8	»
1	Engliches	Frachtschiff	»	70	»	» 6	»
58	Schiffe zusammen grofs			3214	Lasten	mit 570	Mann

nämlich 18 von Norwegen mit Holz,
15 » England 14 mit Kohlen, 1 mit Salz,
12 » Preufsen, 11 » Holz, 1 » Roggen,
2 » Rufsland » »
1 » Schweden » Eisen,
8 » der Grönländischen Fischerei,
2 » dem Heringsfange.

58 Schiffe.

Die Ausbeute der Grönländischen Fischerei bestand in 15480 Robben, 3 Fischen, welche c. 1950 Tonnen Thran und 30 Ctr. Barden zum Werth von c. 73800 Thlr. ausgeliefert haben. Der Heringsfang betrug nur 129 Tonnen etwa 2000 Thlr. werth.

Wieder abgegangen sind:

9 Schiffe nach Norwegen, 8 in Ballast, 1 mit Taback,
5 » » Preufsen, 4 » » 1 » Stückgut,
3 » » England, 2 » » 1 » Knochen,
1 Schiff » Schweden, » »
1 » » Rufsland, » »
1 » » Ostfriesland, » »
9 Schiffe blieben in Winterlage; über die anderweitig abgegangenen
29 » ist keine Nachweisung zu erhalten, ohne Zweifel sind sie in Ballast nach verschiedenen Richtungen versegelt.

58 Schiffe.

Der Werth der Einfuhren seewärts in Bremen beträgt nach Marktpreisen berechnet 19018218 Thlr.*), also über 1 Million Thlr. weniger als 1845, während das Volumen derselben reichlich so grofs wie im Jahre 1845 gewesen ist, ein Umstand, der sich sowohl aus dem überwiegenden Fall der Preise einiger Hauptartikel, als aus dem bedeutenden unter der Einfuhr enthaltenen Quantum Getreide, erklärt. Die Vertheilung derselben auf die einzelnen Länder ergiebt sich aus der Tabelle am Schlufs.

Die Zufuhren an Urstoffen und Rohprodukten sind fast nur mit Nationalflagge direct vom Produktions-Lande eingeführt, und der directe Handel umfafste daher etwa $^7/_8$ bis $^9/_{10}$ der Importation aller Hauptartikel, nämlich dem Werthe nach: von Taback 92 Proc., von Zucker 90 Proc., von Caffee 87 Proc., von Baumwolle 92 Proc., von Reis 80 Proc., von Thee 45 Proc., und dem Quantum nach von rohen Häuten 91 Proc., von Farbhölzern 89 Proc. Dabei sind Einfuhren über Hamburg der directen Einfuhr, alle Einfuhren von

*) Die Werthsangaben sind sämmtlich in Thalern, wovon fünf auf den Louisd'or gehen, gemacht.

raffinirtem Zucker indirecter Einfuhr zugerechnet. Von Farbhölzern und Thee ist der bei weitem gröfste Theil der indirecten Zufuhr von den Vereinigten Staaten von Amerika eingeführt. Zu der Einfuhr von Thran contribuirten die eignen Fischereien etwa ein Viertheil; ungefähr die Hälfte kam von den Vereinigten Staaten, und der Rest, eine Kleinigkeit von Hamburg ausgenommen, von Norwegen, Dänemark und Rufsland, ohne Zweifel als Produkt der Fischereien dieser Länder.

Unter den verschiedenen Einfuhrartikeln behauptet Taback den ersten Rang, besonders Nordamerikanischer, obwohl der Verbrauch der feinern West-Indischen und Süd-Amerikanischen, auch der sogenannten Seedleaf Tabacke für Cigarren mehr zunimmt, als von Blätter-Taback in Fässern. Bedeutend ist in den letzten Jahren die Zunahme des Handels mit Rohzucker gewesen. Es wurden

	eingeführt:	verkauft:
im Jahre 1844	13½ Mill. Pfd.	17½ Mill. Pfd.
» » 1845	19½ » »	16⅗ » »
» » 1846	18 » »	19⅖ » »

Gleichzeitig gewannen die einheimischen Raffinerien an Ausdehnung, während in Folge dessen die Einfuhren von Melis aus den Niederlanden zurückgingen. Es wurden von raffinirtem Zucker

	eingeführt:	verkauft:
im Jahre 1843	168800 Brode	276500 Brode
» » 1844	48200 »	255000 »
» » 1845	82000 »	330000 »
» » 1846	15000 »	335000 »

Dem Werthe nach wurde eingeführt trotz Abnahme des Quantums und des Preises einiger Artikel:

	im Jahre 1846.	1845.
von Taback überhaupt	für fast 3½ Mill. Thlr.	4¾ Mill. Thlr.
» Getreide	» » 2¼ » »	1⅓ » »
» Zucker	» » 1½ » »	2½ » »
» Caffee	» » 1½ » »	1½ » »
» Bahneisen u. Eisenwaaren	» » 1¼ » »	1 » »
» Roh- und Stab-Eisen	» gegen ¾ » »	
» Manufakturen, Twiste etc.	» » 1 » »	⅖ » »
» roher Baumwolle	» über ¾ » »	nahe 1 » »
» Wein	» gegen ¾ » »	über ⅔ » »
» Bau- und Zimmerholz	» » ¾ » »	» ⅘ » »
» Thran	» etwa ½ » »	» 1 » »
» Reis	» » ½ » »	» ½ » »

von diesen Hauptartikeln also für 15 Mill. Thlr., über drei Viertheile des Werths der ganzen Einfuhr.

Was die Ausfuhr seewärts anlangt, so hat diejenige von ausschliefslich deutscher Waare nach den meisten Richtungen wieder mehr ab- als zugenommen. Nur nach den Vereinigten Staaten, besonders in Folge des mit Ende 1846 eingetretenen neuen Tarifs, und nach einigen neu aufgesuchten Märkten in Afrika, Ostindien und der Südsee ist eine Zunahme bemerklich, und es ist daher der gröfsere Theil des Mehrwerths der Ausfuhr im Jahre 1846 auf Rechnung wieder ausgeführter See-Einfuhren zu stellen. Nach einer approximativen in der Tabelle am Schlufs näher nachgewiesenen Abschätzung ist der Totalwerth der Ausfuhr seewärts 12135500 Thlr. gewesen.

Der Umsatz in deutschen Leinen war im Jahre 1846 so beschränkt, dafs wohl anzunehmen ist, die Menge der hier eingeführten fremden, zusammengenommen mit den für hiesige Rechnung aus Britischen Häfen exportirten Russischen, Englischen, Schottischen und Irischen Leinen habe mehr betragen, als jene, doch ist darüber nichts Zuverlässiges zusammenzustellen. Den erhaltenen Aufgaben zufolge betrug, dem Werthe nach,

	die Ausfuhr 1846	der Bestand ult. 1846
von Schlesischen Leinen	Thlr. 145780	78253
» Sächsischen Leinen	» 94995	37806
» Preufsisch-Westphälischen Leinen	» 113688	53419
» Hannoverschen Leinen	» 337767	127106
» Hessischen Leinen	» 75030	30303
» Lippischen Leinen	» 31041	29874
im Ganzen zusammen für . .	Thlr. 798301	356761
Dagegen im Jahre 1845	» 907388	447789
» » » 1844	» 993249	595174
» » » 1843	» 1157355	
» » » 1842	» 1431217	
» » » 1841	» 2407835	
» » » 1840	» 3149090	

Am besten erhält sich der Verbrauch der bessern Sorten Westphälischer Segeltücher auf der Hanseatischen Flotte, dessen Umfang nur theilweise in obiger Uebersicht einbegriffen ist, weil das meiste davon direct vom Inland in den hiesigen Verbrauch übergeht.

Die Einfuhr auf der Oberweser hat an Gewicht 437303 Schpfd., an Werth 1866920 Thlr. betragen, demnach 91088 Schpfd. und 436962 Thlr. weniger als im Jahre 1845. Es kamen davon 426 Schpfd. mit den Dampfschiffen, der Rest auf 1698 Segelschiffen.

Die Einfuhr zu Lande, bisher ohne Controlle, wird vom 1. Januar 1847 an durch eine in Folge gesetzlichen Beschlusses speciell deshalb getroffene Einrichtung möglichst genau registrirt werden.

Die Ausfuhr auf der Oberweser ist im Jahre 1846 mit 939 Fahrzeugen von hier befördert, und hat einschliefslich 454 Schpf. Güter, welche die Dampfschiffe zu Berg führten, im Ganzen ungefähr so viel betragen wie im Jahre 1845, nämlich 284041 Schpfd. oder 852123 Ctr.

Die Verladungen wurden durch den beispiellos lange anhaltenden niedrigen Wasserstand, besonders noch in den letzten Monaten, beschränkt, obgleich die Fahrtiefe des Stroms im Verhältnifs zum Pegelstande weit befriedigender war als früherhin. Die Schiffe wurden durch 2601 Pferde und durch 30 Züge des Dampfschleppschiffs Roland befördert.

Die Ausfuhr zu Lande betrug im Jahre 1846, zum Theil in Folge des erschwerten Wassertransports, 148882 Schpfd. oder 446646 Ctr., also fast 50000 Ctr. mehr als 1845.

In Getreide war der Umsatz im Jahre 1846 laut nachfolgender Uebersichts-Tabelle

	Bohnen.	Erbsen.	Gerste u. Malz.	Hafer.	Rappsaat.	Roggen.	Weizen.	Total.
	Last.	Last.	Last.	Last.	Last.	Last.	Last.	Last.
Vorräthe am 1. Jan. 1846.	60	20	139	477	75	2825	2112	5708
Zufuhren.								
Von der Oberweser	5	58	222	880	.	520	981	2666
Von der Unterweser u. seewärts	276	314	1190	2686	366	15412	907	21151
Summa . .	341	392	1551	4043	441	18757	4000	29525
Ausfuhren.								
Nach der Oberweser u. zu Lande	55	45	116	510	230	8200	318	9474
Nach der Unterweser u. seewärts	60	150	240	893	.	3075	1230	5648
Consumtion in Stadt u. Gebiet	206	106	1150	2250	66	2580	1465	7823
Summa . .	321	301	1506	3653	296	13855	3013	22945
Vorräthe am 31. Decbr. 1846	20	91	45	390	145	4902	987	6580

bedeutender als gewöhnlich, fast ausschliefslich indefs in Roggen, in Folge des erst im Spätjahr klar hervorgetretenen Mifswachses in meh-

reren Gegenden des Inlandes. Glücklicherweise hatten hiesige speculative Kaufleute und Rheder, schon ehe dies feststand, starke Zufuhren herangezogen, so dafs wenigstens 10 bis 12000 Last noch vor Jahresschlufs zu jenem Zwecke disponirt werden konnten. Seitdem ist nicht nur ein grofser Theil der aufgeführten Vorräthe, sondern auch theilweise bereits die erwartete Zufuhr auf Lieferung, und in Folge von Aufträgen aus Grofsbritannien verkauft. Letztere haben auch anderes dort als Aushülfe dienliches Getreide, wie Gerste und Hafer, gesteigert. Der Ausfuhr von Kartoffeln wurde schon früher durch einen obrigkeitlichen Erlafs gewehrt, in welchem der Senat, ohne ein Ausfuhrverbot zu erlassen, sich darauf beschränkte, die Staatsangehörigen aufzufordern, die der Stadt zugeführten Lebensmittel, welche nicht Gegenstand des gröfsern Handelsverkehrs zu sein pflegen, namentlich die Kartoffeln, durch Ausfuhr nach fremden Häfen dem einheimischen Verbrauch nicht zu entziehen; eine Aufforderung, die ebenso bona fide befolgt worden ist, wie sie vertrauensvoll erlassen wurde.

Von den Preufsischen Ostseehäfen betrug die Zufuhr wenig über die Hälfte der vom Jahre 1845, weil Getreide fast gänzlich dabei fehlte, und auch von Holz weniger hergeführt wurde. Sie bezogen dagegen von hier reichlich so viel wie 1845.

Von Rufsland betrug die Zufuhr nahe an 2 Millionen Thaler, fast das Vierfache derjenigen von 1845. Der Zuwachs besteht fast ausschliefslich aus Getreide, indem allein 12000 Last Roggen gröfstentheils vom schwarzen Meere her bezogen worden sind. Odessa und seine Nebenhäfen sind in den letzten 12 Monaten von über 40 Bremischen Schiffen, etwa 8000 Lasten grofs, besucht worden, meistens um Roggen hieher zu bringen. Auch die Zufuhr anderer Russischer Erzeugnisse, wie Leinsamen, Hanf, Talg, Theer, Thran, Tauwerk und Leinen blieb bedeutend. Ebenso war die Ausfuhr von hier dorthin wesentlich stärker als im Jahre 1845, wozu auch die wieder erlaubte Einfuhr zerstofsener Lumpen beigetragen hat, die den hiesigen Raffinerieen gut zu Statten gekommen ist. Dem Werthe nach bestand von der Ausfuhr über die Hälfte aus Tabacken, etwa ein Viertheil aus Kaffee und fast ein Viertheil aus Roh- und Lumpenzucker; das Uebrige aus Reis und Farbholz.

Mit Hamburg und dessen Elbhäfen wurde im Ganzen weniger als im Jahre zuvor umgesetzt, doch betrug die Ausfuhr von hier dorthin, einschliefslich der Absendungen über dort die Elbe hinauf, wohl reichlich so viel wie im Jahre zuvor. Der bedeutende Ausfall

in der Zufuhr von dort beträgt

bei Getreide circa 300000 Thlr. an Werth
» Rohzucker » 120000 » » »
» Rohtaback » 150000 » » »

Die übrigen geringern Aenderungen gleichen sich untereinander ziemlich aus.

Von den Hannoverschen Häfen wurde von Getreide, Butter und Oel zusammen für etwa 100000 Thlr. an Werth weniger eingeführt, als im Jahre 1845, dagegen im letzten Halbjahr viel Roggen dahin ausgeführt.

Die Ausbeute der Hannoverschen 4 Grönlandsfahrer hat 2000 Robben, 1 Fisch, mit 285 Tonnen Thran, und 10 Ctr. Barden, zusammen nur etwa 10500 Thlr. werth geliefert.

Von den Niederlanden waren die Zufuhren im Jahre 1846 um mehr als 200000 Thlr. an Werth geringer als 1845. Eine Vermehrung der Einfuhr von Kaffee um 6000 Ballen wurde durch die Minder-Einfuhr, welche von Zucker allein etwa 250000 Thlr. betrug, überwogen. Letztere war eine muthmafsliche Folge des Wiederaufblühens der hiesigen Raffinerieen. Die Ausfuhr dorthin, welche aufser etwas Getreide und Rappsaat, meistens nur Rheinaufwärts bestimmte Güter begreift, hat sich eher vergröfsert als vermindert.

Von Belgien dagegen hat die Einfuhr wieder zugenommen, besonders in Belgischen Fabrikaten, Eisenwaaren u. s. w. Die Ausfuhr befafste ein mäfsiges Quantum Getreide und Rappsaat, welches meistens von Unterweserhäfen abgeladen worden ist und seine definitive Bestimmung eigentlich nach den Rheinlanden gehabt hat. Aufserdem soll für ungefähr 200000 Thlr. Getreide auf hiesige Ordre direct von Russischen Häfen nach Belgien für die Rheinlande geführt worden sein.

Frankreich bezog gegen die gewöhnliche Einfuhr von Wein, Früchten und Droguerie nur zufällig einige hundert Lasten Weizen.

Portugal und Spanien lieferten im Jahre 1846 gröfsere Zufuhren von Weinen, Früchten und Taback, hingeführt ist nach beiden gar nichts. Nur nach Gibraltar wurde für etwa 20000 Thlr. abgeladen, doch kam nichts von dort hieher.

Mit den Häfen am Mittelländischen Meere wurde im Ganzen weniger umgesetzt als im Jahre 1845. Das Meiste wurde noch in frischen Früchten und Schwefel von Sicilien gemacht; trockene Früchte von den Ionischen Inseln und Klein-Asien fielen dagegen fast ganz aus, da nur eine kleine Ladung von Triest einging. Der

grofse Handel mit dem schwarzen Meere, dessen schon unter Rufsland erwähnt ist, bleibt hier unberücksichtigt.

Mit den Canarischen Inseln war der Umsatz im Jahre 1846 wieder etwas gröfser, sowohl die Einfuhr wie die Ausfuhr dahin.

Mit der Westküste von Afrika behielt der Handel seinen bisherigen Umfang und scheint zu befriedigen, obgleich das Durchsuchungsrecht ihn sehr belästigen soll und die grofse Sterblichkeit dort das Geschäft schon Einigen verleidet hat.

Die Abladungen nach dem Cap der guten Hoffnung haben im Jahre 1846 zugenommen und über die Resultate wird wenigstens nicht geklagt.

Von Grofsbritannien waren die Einfuhren im Jahre 1846 ganz ungewöhnlich grofs, nämlich fast 3½ Millionen Thaler an Werth, gegen nicht völlig 2 Millionen im Jahre 1845. Dieser Zuwachs ist fast allein durch gröfsere Zufuhr von Eisen und Eisenwaaren, namentlich von Schienen, für etwa 1 Million Thaler, von Garn, Twist und Manufacturen für ca. ½ Million Thaler mehr als in 1845, von etwas mehr Kupfer und Metall, sowie von roher Baumwolle entstanden, von letzterer in Folge zufälliger Konjunktur. Die Bestandtheile dieses Zuwachses sind für Bremen reines Speditions- und Transitogut, und die fernere Dauer seines Zugs wird daher gänzlich von den Tarifirungen in den verschiedenen Theilen Deutschlands abhangen, welche jene Gegenstände jetzt verbrauchen. Die Einrichtung der Dampfschiffahrt mit Hull hat die sonst ganz über Hamburg gehende Twisteinfuhr zum Theil nach Bremen geleitet.

Die Ausfuhr nach Grofsbritannien hat im Jahre 1846 wieder abgenommen und beschränkt sich immer mehr auf rohe Landes-Erzeugnisse in Folge der letzten Tarifermäfsigungen. Von Schiffbauholz und Heede ist recht viel hingegangen, am Meisten verhältnifsmäfsig lebendes Vieh, Butter, sogar Eier u. s. w., wodurch solche Lebensmittel, ganz abgesehen von der Getreidetheuerung, hier bedeutend gesteigert worden sind. Von Getreide ist wenig hingegangen, nur etwas geringe Wolle, von Knochen, Oelkuchen und Thierhaaren weniger als sonst, übrigens etwas Lumpen etc. Von deutschen Manufacturwaaren, die in Folge der liberalen Tarifermäfsigungen hätten hingehen können, ist in der hiesigen Ausfuhr nichts zu bemerken gewesen. Die aus Deutschen Waaren bestehenden Ladungen solcher Schiffe, welche, nach transatlantischen Ländern bestimmt, in Englischen Häfen anlaufen, um dort mit Britischen Waaren aufzufüllen, wie das jetzt immer häufiger vorkommt, gehören natürlich nicht zu den Ausfuhren

nach Grofsbritannien, und sind ihnen auch nicht beigerechnet. Ebenso häufig kommen Britische Manufacturen vorab hieher und completiren die Abladungen von hier nach den meisten transatlantischen Märkten, Nord-Amerika fast allein ausgenommen.

Mit den Vereinigten Staaten von Amerika bleibt der hiesige Handel von der höchsten Wichtigkeit, viel gröfser als mit irgend einem andern Lande.

Wenn die Einfuhr von dort im Jahre 1846 sowohl dem Quantum wie dem Werthe nach viel geringer war als 1845, so ist dies, abgesehen von der Preis-Erniedrigung einiger Artikel, wohl Folge der starken Anfuhren Amerikanischer Stapelprodukte, welche Deutschland, neben den von 1845 her verbliebenen gröfseren Vorräthen, in Folge der eingetretenen Verminderung der Konsumtion, nicht hat verbrauchen können.

Die Ausfuhr deutscher Waaren nach den Vereinigten Staaten war im Jahre 1846 wieder stärker und an Werth weit über das doppelte derjenigen, nach allen übrigen transatlantischen Märkten zusammengenommen. Die Ausfuhr dorthin bestand auch ausschliefslicher als irgend anderswohin aus deutscher Waare. Der mit dem 1. Dezember 1846 in Kraft getretene neue Tarif hat manche Theile derselben wiederbelebt. Die fortwährende Einwanderung Deutscher vergröfsert den dortigen Verbrauch deutscher Waaren wesentlich und stellt fernere Zunahme in Aussicht.

Unter den Einfuhren sind besonders auffallend gewesen einige kleine Sendungen drüben fabricirter Haus-Uhren die hier öffentlich verkauft sind, sowie eiserne Nägel, und auch ein Paar Lokomotiven aus Amerikanischen Werkstätten.

Die im Jahre 1846 nach den Vereinigten Staaten expedirten 225 Schiffe, von denen indefs 5 erst nach Jahresschlufs abgesegelt sind, haben transportirt, und zwar:

84	Schiffe	nach New-York	10585	Personen	und viele Frachtgüter.
10	»	» Philadelphia	938	»	» volle Ladungen.
49	»	» Baltimore	8470	»	» zieml. viele Güter.
3	»	» Charleston S. C.	116	»	» einige Güter.
45	»	» New-Orleans	7690	»	» einige Beiladung.
32	»	» Galveston	3388	»	» etwas Ladung.
1	Schiff	» New-Bedford	—	in Ballast	
1	»	» Bangor	—	»	»
225	Schiffe.		31187	Personen.	

Nach Britisch Canada und zwar nach Quebeck ist ein Schiff

direct von der Weser mit 118 Passagieren expedirt; Güter sind dorthin nicht abgegangen.

Von Mexico sind mit 11 Schiffen starke Zufuhren, meistens in Farbhölzern und Häuten bestehend, eingegangen. Der Verkehr bleibt durch den Krieg und die Blokade sehr gestört und die Resultate bedeutender Abladungen, wovon 4 (darunter 2 direct und 2 via Hull und Cadix) nach Tampico, 1 nach Tabasco (die erste von hier dahin) und 2 sehr werthvolle schon früher nach der Westküste Mexicos expedirt worden, sind dadurch aufs Spiel gesetzt. Auch die direct von hier expedirten Ladungen enthalten viele Britische Waaren.

Mit West-Indien überhaupt hat der Verkehr wieder abgenommen, besonders die Ausfuhr dahin. Von Cuba war indessen die Zufuhr besonders in Rohzucker, Kaffee und Taback etwas gröfser als im Jahre 1845. In den Häfen auf der Südseite hat die Anhänglichkeit der Altspanier an Deutsche Leinen noch am längsten gedauert, sie verschwindet aber vor der Billigkeit der Englischen Waare immer mehr. Dem Zuckerhandel von dort droht Eintrag durch die letzten Modificationen der Britischen Zuckerzölle, bei welchen man vorzüglich die Cuba-Zucker zum Destillir-Gebrauch im Auge gehabt haben soll. Nach Portorico ist die Ausfuhr, fast zu $^2/_3$ aus Britischer Waare bestehend, sehr unbedeutend, die Zufuhr auch nur etwa die Hälfte derjenigen von 1845 gewesen. Mit Haïti war der Umsatz überhaupt geringer, obschon wieder etwas mehr mit gutem Erfolge dahin ausgeführt worden ist, darunter auch viele Britische Waare. Mit St. Thomas nimmt der Verkehr in gleichem Maafse ab, wie der frühere Zwischenhandel dieses Entrepôts immer mehr in directen Handel übergeht. Nach Jamaica scheint das Geschäft sich regelmäfsig zu erhalten, wenn sein Umfang auch gering bleibt.

Mit Süd-Amerika im Allgemeinen ist der Verkehr nicht gewachsen. Mit den Staaten an der Ostküste, wie Venezuela, Brasilien und den Staaten am La Plata, mit letzteren schon wegen des noch immer unbeendigten inneren Kriegs, nahm der Umsatz sehr ab. Die Ausfuhr dahin war besonders klein, weil der Kampf gegen die Britischen Industrieproducte vor Allem in Brasilien zu schwierig bleibt. Nach Brasilien haben 2 Schiffe 129 Auswanderer, aber wenig Güter transportirt. Nach der Westküste besonders nach Chile beginnt der Handel sich mehr auszudehnen; er bewegt bedeutende Werthe in Deutschen Waaren und giebt Aussicht zu vermehrter Auswahl von Rohstoffen zu Retourfrachten, deren weitere Verarbeitung für Deutschland neuen Arbeitsgewinn abwerfen kann.

Von Ost-Indien und China waren die Zufuhren im Jahre 1846 geringer als im Jahre 1845, bleiben indefs bedeutend und werden im laufenden Jahre auch von neuen Verbindungs-Punkten, zum Theil von Britischen Besitzungen, Calcutta u. s. w. erwartet. Die Ausfuhr hat etwas mehr betragen als im Jahre 1845.

Auch nach Batavia ward ein Versuch der Ausfuhr wiederholt. Der bekannte Zustand dieser Holländischen Colonie kann um so weniger einen Markt für Deutsche Waaren bieten, als von der letztern, bei der Einfuhr unter deutscher Flagge aus deutschen Häfen doppelt so viel an Zoll zu entrichten ist, als von Niederländischen Waaren, welche aus den Niederlanden auf den Schiffen dieses Landes eingeführt werden.

Nach Süd-Australien, und zwar nach Port Adelaïde, sind wieder 3 grofse Schiffe mit 636 Ansiedlern und etwas Gütern abgegangen und werden zum Theil direct mit Kupfer in Erz oder Blöcken zurückerwartet, dessen Verarbeitung hoffentlich einigen Arbeitsgewinn diesseits abwerfen wird.

Vom Stillen Ocean ist das dahin abgegangene Schiff von seiner Handelsreise noch nicht zurückgekehrt, doch dürfte eine direct von Otaheite hier erwartete andere Ladung muthmafslich mit jener Expedition in Verbindung stehen.

Die Fischereien von der Weser sind im Jahre 1846 bei weitem nicht so ergiebig ausgefallen wie in 1845. Es ist nur ein Bremischer Südseefahrer mit 22000 Pfd. Barden, gegen sieben mit 218500 Pfd. Barden im Jahre 1845, zurückgekehrt. Durch ein Amerikanisches Schiff wurden 159000 Pfd. Barden eingeführt.

Die Rückkehr der Südseefischer ist zu unregelmäfsig, als dafs das Resultat eines Jahres eine Norm geben könnte; der wichtige Nutzen dieser Fischerei für die Zukunft bleibt dadurch ungeschwächt.

Die Dampfschiffahrt mit Hull besteht thätig fort, dagegen hat man die Dampfschiffahrt nach Amsterdam aufgegeben und das Schiff verkauft. Das erste Schiff der directen Nord-Amerikanischen Dampfschiffahrt, der Washington, wird etwa im Monat Mai von New-York hier erwartet.

Den Bremerhafen besuchten im Jahre 1846 wieder mehr Schiffe als im Jahre zuvor, nämlich im Ganzen:

747 Schiffe, insgesammt 81714 Lasten haltend,
gegen 665 » von 77727 Lasten in 1845,
588 » » 62503 » » 1844,
546 » » 59848 » » 1843.

Die Handels-Abgaben sind im Jahre 1846 erleichtert, durch die mittelst Verordnung vom 4. Mai 1846 angeordnete Herabsetzung der Waagegebühr auf ¼ Grote für 100 Pfd. hiesigen Gewichts, so wie durch die gleichzeitig den Privatkrähnen gegebene Freiheit, Güter auf- und abzusetzen, ferner durch die revidirte und etwas ermäfsigte mit dem 1. Mai 1846 in Kraft gesetzte neue Krahn- und Wupperrolle.

Der Werth der Einfuhren aus den verschiedenen Ländern, nach Marktpreisen geschätzt, und der Werth der Ausfuhren nach diesen Ländern, nach approximativer Schätzung, ergiebt sich für die Jahre $18^{44}/_{46}$ aus nachstehender Uebersicht,

Einfuhr.						Länder, woher die Einfuhren erfolgt, und wohin die Ausfuhren gegangen sind.	Ausfuhr.					
1844.		1845.		1846.			1844.		1845.		1846.	
Werth. Gold.	Procent.	Werth. Thl. Gold.	Procent.	Werth. Thl. Gold.	Procent.		Werth. Thl. Gold.	Procent.	Werth. Thl. Gold.	Procent.	Werth. Thl. Gold.	Procent.
304366	3,67	491156	2,41	265439	1,40	Preufsen.	400000	4,48	400000	3,59	475000	3,92
361431	2,19	450089	2,21	439356	2,26	Oldenburg.	350000	3,92	350000	3,14	350000	3,10
909385	5,53	1443276	7,9	839127	4,42	Hamburg.	700000	7.84	1350000	12,12	1400000	11,56
374945	2,28	403761	1,98	321454	1,69	Hannover.	500000	5,60	500000	4,49	500000	4,12
19089	0,12	15993	0,08	19429	0,10	Lübeck.	20000	0,23	4000	0,03	3000	0,02
11985	0,07	31975	0,16	11615	0,06	Mecklenburg.	40000	0,45	10000	0,09	12000	0,08
217022	1,32	180928	0,89	244391	1,28	Dänem. u. Holst.	300000	3,36	300000	2,69	250000	2,06
416525	2,53	332643	1,64	283161	1,50	Schweden.	275000	3,08	400000	3,59	420000	3,37
257165	1,56	277631	1,37	257374	1,35	Norwegen.						
659109	4,01	574558	2,81	1952727	10,28	Rufsland.	1250000	14,02	1050000	9,43	1245000	10,27
932648	5,67	753081	3,69	551266	2,90	Niederlande.	700000	7,84	1100000	9,88	1200000	9,91
146941	0,90	144847	0,71	197922	1,04	Belgien.	18000	0,20	4000	0,03	50000	0,41
462652	2,81	760937	3,73	682749	3,60	Frankreich.	1500	0,01	5000	0,04	30000	0,24
40982	0,25	49404	0,25	129081	0,69	Spanien.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	Gibraltar.	40000	0,45	7000	0,06	20000	0,16
1590	0,01	1500	0,01	40020	0,23	Portugal.	.	.	.	.	.	.
50000	0,31	62525	0,31	79503	0,42	Italien.	.	.	.	.	.	.
111843	0,68	90458	0,44	22481	0,11	Oesterreich.	.	.	.	.	.	.
.	.	64650	0,31	.	.	Ionische Inseln.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	Türkei.	.	.	.	.	500	0,00
5577678	33,91	6129412	30,09	6337095	33,32	Sa. Kontinent v. Europa.	4594500	51,48	5480000	49,18	5955500	49,22
518834	3,15	481725	2,37	561226	2,95	London.	.	.	.	.	.	.
113637	0,69	125793	0,62	93813	0,50	Liverpool.	.	.	.	.	.	.
969343	5,90	1274513	6,25	2553755	13,43	Andre engl. Häfen.	.	.	.	.	.	.
108109	0,66	89086	0,44	105769	0,56	Schottland.	.	.	.	.	.	.
1950	0,01	.	.	.	.	Irland.	.	.	.	.	.	.
1711873	10,41	1971117	9,68	3314563	17,44	Sa. Grofsbritann.	250000	2,80	455000	4,08	400000	3,30
36625	0,22	.	.	26430	0,14	Canar. Inseln.	40000	0,45	15000	0,14	45000	0,37
21950	0,14	173873	0,85	142351	0,75	Westküste Afrikas	150000	1,68	168000	1,51	140000	1,15
.	.	1200	0,01	.	.	Capverd. Inseln.	.	.	35000	0,31	90000	0,74
58575	0,36	175073	0,86	168781	0,89	Sa. Afrika.	190000	2,13	218000	1,96	275000	2,26

Einfuhr.						Länder, woher die Einfuhren erfolgt, und wohin die Ausfuhren gegangen sind.	Ausfuhr.					
1844.		1845.		1846.			1844.		1845.		1846.	
Werth. Thl. Gold.	Procent.	Werth. Thl. Gold.	Procent.	Werth. Thl. Gold.	Procent.		Werth. Thl. Gold.	Procent.	Werth. Thl. Gold.	Procent.	Werth. Thl. Gold.	Procent.
77460	0,47	5620	0,02	233774	1,22	Massachusetts.	.	.	.	.	.	.
39640	0,24	43200	0,21	.	.	Rhode-Island.	.	.	.	.	.	.
1480557	9,00	1973711	9,69	1246803	6,56	New-York.	.	.	.	.	.	.
59670	0,36	82947	0,41	30816	0,16	Pennsylvanien.	.	.	.	.	.	.
1196194	7,27	1909132	9,37	1496830	7,87	Maryland.	.	.	.	.	.	.
378642	2,30	211785	1,04	254724	1,33	Virginien.	.	.	.	.	.	.
209925	1,28	172036	0,85	162144	0,86	Süd-Carolina.	.	.	.	.	.	.
962033	5,85	1326719	6,51	757771	3,97	Louisiana.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	151550	0,80	Alabama.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	76258	0,40	Texas.	.	.	.	.	.	.
4404121	26,77	5725150	28,10	4410670	23,17	Sa. Vereinigte Staaten.	2250000	25,22	3450000	31,02	4100000	33,
2251512	13,69	1914663	9,40	2095861	11,3	Cuba.	400000	4,48	164000	1,46	210000	1,
429920	2,61	654523	3,22	341007	1,79	Porto-Rico.	70000	0,79	55000	0,49	10000	0
107280	0,65	110913	0,57	58395	0,30	St. Thomas.	100000	1,12	150000	1,35	100000	0
20705	0,13	118327	0,58	44105	0,23	Jamaica.	8000	0,10	15000	0,14	40000	0
395375	2,40	467505	2,29	246914	1,29	Haïti.	130000	1,47	60000	0,54	90000	0
3204792	19,48	3265931	16,03	2786282	14,64	Sa. Westindien.	708000	7,96	444000	3,98	450000	3
206540	1,26	207343	1,02	.	.	Texas.	75000	0,84	100000	0,90	.	
93070	0,56	102638	0,50	116233	0,62	Mexiko.	270000	3,03	255000	2,28	420000	3
359646	2,18	247227	1,22	379432	1,99	Venezuela.	125000	1,40	182000	1,63	110000	0
261458	1,59	892338	4,38	807613	4,26	Brasilien.	100000	1,12	194000	1,74	25000	0
.	.	59680	0,29	.	.	Uruguay.	20000	0,23	.	.	.	
195056	1,19	251455	1,24	.	.	Bunnos-Ayres.	45000	0,50	50000	0,45	10000	0
.	.	.	.	78889	0,41	Chili.	100000	1,12	210000	1,88	240000	1
1115770	6,78	1760681	8,65	1382167	8,28	Sa. Mittel- und Süd-Amerika.	735000	8,24	991000	8,88	805000	6
.	.	164827	0,81	.	.	Asiatische Türkei.	.	.	.	.	.	
.	.	208221	1,02	120940	0,64	China.	120000	1,32	50000	0,45	110000	0
.	.	90045	0,45			Manilla.	.	.	.	.	.	
.	.	244426	1,20	334593	1,76	Java	72000	0,80	.	.	30000	0
.	.	74265	0,36			Sumatra.	.	.	.	.	.	
330953	2,01	616957	3,03	455533	2,40	Sa. Ostindien u. China.	192000	2,12	50000	0,45	140000	1
.	.	.	.	.	.	Australien.	5000	0,05	50000	0,45	10000	0
45165	0,28	43785	0,21	19345	0,10	Wallfischfang bei Grönland.	.	.	.	.	.	
.	.	517365	2,54	143782	0,76	Wallfischfang in der Südsee.	.	.	.	.	.	
45165	0,28	561150	2,75	163127	0,86	Sa. Fischereien.	.	.	.	.	.	
16448927	.	20370298	.	19018218	.	Zusammen.	8924500	.	11138000	.	12135500	

Die von aufsereuropäischen Häfen, vom Grönlands- und Südsee-Wallfischfange und v
schwarzen Meere in Bremen angekommenen und von Bremen dahin abgegangenen Schiffe s
in der nachfolgenden den öffentlichen Blättern entnommenen Liste nachgewiesen.

A. Angekommene Schiffe von	Bremer		Hamburger		Oldenb.		Hannov.		Preufsische		Oesterr.		Dänische		Schwed.		Norweg.		Englische		Spanische		Amerik.		Zusammen	
	Schiff.	Lasten.	Schiff.	Last.	Schiff.	Last.	Schiff.	Last.	Schiff.	Last.	Schiff.	Last.	Schiff.	Last.	Schiff.	Last.	Schiff.	Last.	Schiff.	Last.	Schiff.	Last.	Schiff.	Last.	Schiff.	Lasten.
Grönland	4	465	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	465
Verein. Staaten	98	24055	.	.	2	250	1	170	.	.	.	.	.	.	3	495	.	.	.	.	.	.	14	4295	118	29265
Cuba	38	5335	.	.	.	.	.	.	1	125	.	.	4	570	.	.	.	.	.	.	4	325	5	970	52	7325
Portorico	6	810	1	100	.	.	.	.	.	.	.	.	3	310	.	.	.	.	.	.	.	.	1	130	11	1350
Haïti	9	975	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	160	.	.	.	.	11	1135
St. Thomas	1	120	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	120
Jamaica	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	90	.	.	.	.	1	90
Mexico	7	795	.	.	2	180	1	80	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	55	.	.	.	.	11	1110
Venezuela	8	930	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	930
Brasilien	10	1245	1	70	1	90	1	80	.	.	.	.	1	130	1	90	1	80	1	80	.	.	1	205	18	2070
Chile	1	130	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	130
Canar. Inseln	.	.	.	.	.	.	1	35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	90	.	.	2	125
Westk. v. Afrika	4	320	.	.	.	.	1	100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	420
Ostindien	1	240	1	245	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	215	.	.	1	170	4	870
China	1	260	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	260
Südsee	1	350	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	300	2	650
d. schwarz. Meer	6	960	.	.	.	.	1	120	.	.	1	150	1	120	.	.	.	.	1	195	.	.	.	.	10	1545
	195	36990	3	415	5	520	6	585	1	125	1	150	9	1130	4	584	1	80	7	795	5	416	23	6070	260	47860
B. Abgegangene Schiffe nach																										
Grönland	4	485	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	485
Canada	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	135	.	.	.	.	1	135
Verein. Staaten	144	30925	5	840	6	700	3	440	1	170	.	.	2	295	2	335	.	.	1	130	.	.	58	16225	222	50060
Cuba	22	2830	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	305	.	.	26	3135
Portorico	2	250	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	250
Haïti	5	505	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	505
St. Thomas	5	600	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	440	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	1040
Jamaica	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	180	.	.	.	.	2	180
Mexico	4	430	.	.	2	150	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	580
Venezuela	9	1155	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	1155
Brasilien	7	715	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	145	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	860
d. Plata	1	85	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	85
Chile	3	340	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	170	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	510
Canar. Inseln	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	165	1	165
Westk. v. Afrika	4	330	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	330
Capstadt u. Ostind.	2	350	2	440	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	790
China	1	110	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	110
Südaustralien	3	845	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	845
Südsee	2	715	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	715
d. schwarz. Meer	32	6535	.	.	1	120	1	120	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	34	6775
	250	47205	7	1280	9	970	4	560	1	170	.	.	8	1050	2	335	.	.	4	445	4	305	59	16390	348	68710

Stettin.

In den meisten Geschäftszweigen waren die Konjunkturen im vorigen Jahre ungünstig. Die Hauptveranlassung lag in den beiden letzten schlechten Ernten, und der daraus entstandenen allgemeinen Theuerung, welche eine Verminderung in der Konsumtion aller Artikel bewirken mufste, die mehr dem Luxus, als der Nothdurft angehören. Von nachtheiligem Einflusse war ferner der theils durch übermäfsige Waaren-Spekulationen, vornehmlich aber durch übertriebene Eisenbahn-Unternehmungen hervorgerufene Mifskredit und daraus entstandene Geldmangel an den gröfsten Börsen Europas, wenngleich in Stettin, wo das Aktien-Spiel niemals in grofsem Umfange betrieben worden ist, der Handelsstand von den darin eingetretenen grofsen Verlusten nur leicht berührt wurde. Unter diesen allgemeinen ungünstigen Verhältnissen war es überraschend, dafs in der letzten Hälfte des Jahres das Importgeschäft dem Handelsstande für die sehr schlechten Resultate des Frühjahrs einige Entschädigung gewährt hat; es zeugt dies wenigstens für eine bessere Konsumtionsfähigkeit der umliegenden Provinzen, als nach den Umständen zu vermuthen stand. Der Ausfuhrhandel dagegen, wenn er auch für den Handelsstand im Allgemeinen nicht Verlust bringend, sondern sogar in einzelnen Branchen recht lohnend gewesen ist, mufste in seinem Umfange eine grofse Beschränkung erfahren, und wird in der bevorstehenden Saison bei mangelnder Zufuhr an Landesprodukten noch geringfügiger ausfallen.

Der Schiffsverkehr im vorigen Jahre, wenngleich immer noch bedeutender, als im Jahre 1844, läfst die Abnahme des Handels, im Vergleich zu dem Jahre 1845, deutlich erkennen; es sind nämlich im Hafen von Swinemünde:

	eingegangen:		ausgegangen:	
1. Seeschiffe . .	1763 von	154842 Lasten	1680 von	150213 Lasten
2. Küstenfahrer	522 »	7636 »	448 »	6400 »
3. Nothhafner .	14 »	1520 »	12 »	1619 »
Summa Schiffe	2299 von	163998 Lasten	2140 von	158232 Lasten

und es gingen an Seeschiffen ein:

	1846.		1845.		1844.	
	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
unter Preufsischer Flagge . .	824	86041	886	92639	923	.
» fremder » . .	939	68801	917	65849	789	.
Summa . .	1763	154842	1803	158488	1712	121230
darunter beladen, Preufsische	721	.	765	.	829	.
fremde . .	810	.	753	.	668	.
im Ganzen . .	1531	144403	1518	145261	1497	108105

Von den ausgegangenen Seeschiffen fuhren:

	1846.		1845.		1844.	
	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
unter Preufsischer Flagge . .	769	83292	829	87988	934	.
» fremder » . .	911	66921	916	66812	751	.
Summa . .	1680	150213	1745	154800	1685	119242
darunter beladen, Preufsische	476	.	579	.	686	.
fremde . .	478	.	637	.	514	.
im Ganzen . .	954	81253	1216	95822	1200	71225

Der Schiffsverkehr mit den einzelnen Ländern im Hafen zu Stettin war im letzten und den beiden frühern Jahren folgender:

Länder der Herkunft und der Bestimmung.		Eingang.				Ausgang.			
		beladene		mit Ballast		beladene		mit Ballast	
		Preuss. Schiffe.	fremde Schiffe.	Preuss. Schiffe.	fremde Schiffe.	Preuss. Schiffe.	fremde Schiffe.	Preuss. Schiffe.	fremde Schiffe.
1. Rheinprovinz	1844	.	.	.	.	.	.	.	.
	1845	1	.	.	.	1	.	.	.
	1846	4	.	.	.	4	.	.	.
2. Rufsland	1844	42	10	.	1	21	7	8	10
	1845	48	25	.	.	22	20	7	19
	1846	45	15	.	.	13	16	19	40
3. Mecklenburg	1844	.	.	.	.	1	.	.	5
	1845	1	5	.	.	.	2	.	14
	1846	5	1	.	.	10	13	.	3
4. Lübeck	1844	2	6	.	1	3	9	.	.
	1845	1	4	.	.	.	8	.	.
	1845	3	7	.	.	4	10	.	1
5. Dänemark	1844	58	4	5	35	40	65	.	51
	1845	52	53	4	45	25	65	.	37
	1846	37	7	10	36	58	68	2	30
6. Schweden	1844	5	34	.	.	1	17	.	27
	1845	2	21	.	.	.	15	.	29
	1846	1	44	.	.	2	21	3	42
7. Norwegen	1844	11	182	.	.	.	88	.	21
	1845	1	94	.	6	.	78	.	13
	1846	4	127	.	1	3	74	.	38
8. Hamburg	1844	6	17	.	.	1	1	.	.
	1845	7	25	.	.	.	.	.	.
	1846	3	33	.	2	.	.	.	.
9. Bremen	1844	11	41	.	.	.	15	.	.
	1845	4	46	.	.	2	44	.	.
	1846	4	54	.	.	.	4	.	.
10. Hannover u. Oldenburg	1844	.	.	.	.	.	14	.	.
	1845	.	.	.	.	.	19	.	.
	1846	.	1	.	6	.	25	.	1
11. Niederlande	1844	17	68	.	.	20	56	.	.
	1845	15	92	.	.	16	104	.	.
	1846	40	83	.	6	48	57	.	.
12. Belgien	1844	2	4	.	.	.	3	.	.
	1845	2	10	.	.	2	23	.	.
	1846	2	7	1	.	3	9	.	.
Latus	1844	154	366	5	37	87	275	8	114
	1845	134	375	4	51	68	388	7	112
	1846	148	379	11	51	145	297	24	155

Länder der Herkunft und der Bestimmung.		Eingang.				Ausgang.			
		beladene		mit Ballast		beladene		mit Ballast	
		Preuss. Schiffe.	fremde Schiffe.	Preuss. Schiffe.	fremde Schiffe.	Preuss. Schiffe.	fremde Schiffe.	Preuss. Schiffe.	fremde Schiffe.
Transport . .	1844	154	366	5	37	87	275	8	114
	1845	134	375	4	51	68	388	7	112
	1846	148	379	11	51	145	297	24	155
13. Frankreich	1844	21	11	.	21	49	46	.	.
	1845	17	9	.	29	67	55	.	9
	1846	20	8	.	7	148	56	3	11
14. Grofsbritannien	1844	265	236	.	.	162	208	.	.
	1845	457	230	2	.	208	201	.	.
	1846	406	289	2	.	137	189	.	.
15. Spanien und Portugal .	1844	2	8	.	.	.	.	.	.
	1845	.	7	.	.	1	.	.	.
	1846	4	7	.	.	.	.	.	.
16. Sicilien und Malta . . .	1844	.	5	.	.	1	.	.	.
	1845	1	17	.	.	.	.	.	.
	1846	2	9	.	.	.	.	.	.
17. Oesterreich	1844	5	2	.	.	.	.	.	.
	1845	3	6	.	.	.	.	.	.
	1846	3	5	.	.	.	.	.	.
18. Türkei	1844	1	5	.	.	.	.	.	.
	1845	4	3	.	.	.	.	.	.
	1846	3	1	.	.	.	.	.	.
19. Afrika	1844	.	1	.	.	.	.	.	.
	1845	.	.	.	.	1	.	.	.
	1846	1	1	.	.	1	.	.	.
20. Nordamerika	1844	4	11	.	.	.	.	.	.
	1845	7	26	.	.	1	.	.	.
	1846	4	11	.	.	.	.	1	1
21. Südamerika	1844	2	12	.	.	1	2	1	.
	1845	1	23	.	.	1	1	.	.
	1846	1	25	.	.	1	.	.	.
22. Westindien	1844	3	5	.	.	.	.	.	.
	1845	.	.	.	.	.	.	.	.
	1846	.	3	.	.	.	.	.	.
Summa . .	1844	457	662	5	58	300	531	9	114
	1845	624	696	6	80	347	635	7	121
	1846	592	738	13	58	432	542	28	167

Von den beladenen fremden Schiffen, welche in Stettin eingegangen sind, waren ihrer Nationalität nach:

	1846	1845	1844
1. Russische	19	9	7
2. Mecklenburgische .	38	40	11
3. Lübeckische	11	8	12
4. Dänische	97	119	100
5. Schwedische . . .	68	53	66
6. Norwegische . . .	93	73	107
7. Hamburgische . . .	6	2	1
8. Bremische	6	4	4
9. Hannoversche . . .	75	85	55
10. Oldenburgische . .	15	18	13
11. Niederländische . .	102	111	89
12. Französische . . .	5	8	5
13. Britische	199	154	190
14. Spanische	—	—	1
15. Sicilianische	1	10	—
16. Amerikanische . . .	3	2	1
Summa . .	738	696	662

Die Dampfschiffahrtsverbindungen wurden im vorigen Jahre durch die regelmäfsigen Fahrten von Preufsischen und Russischen Postdampfschiffen zwischen Stettin und Petersburg vermehrt. Im Jahre 1844 wurden von Dampfschiffen 28 Fahrten nach Dänemark und 21 nach Schweden zurückgelegt; im Jahre 1846 dagegen 43 nach Dänemark, 22 nach Schweden und 19 nach Rufsland.

Die Frachten waren im vorigen Jahre bei stockendem Getreideverkehr in allen Häfen der Ostsee nur niedrig, und es würde die Rhederei sehr darnieder gelegen haben, wenn nicht der Holzbedarf Englands und Frankreichs sehr bedeutend gewesen wären. Nur diejenigen Schiffe, die von den Umständen begünstigt, Rückladungen nach der Ostsee oder andere Beschäftigung aufserhalb derselben fanden, können Gewinn gebracht haben. Besonders glücklich haben es die Schiffe getroffen, welche in der letzten Hälfte des Jahres sich entweder im Mittelländischen Meere, oder im schwarzen Meere oder in der Fahrt nach Nordamerika befanden, da der lebhafte Getreideverkehr in diesen Gegenden die Frachten dort bedeutend gesteigert hatte. Das neue Jahr bietet in der Ostsee für die Rhederei noch schlechtere Aussichten dar, da nur wenig Getreide abgegeben werden kann, eine starke Produkten-Ausfuhr aber für die Preufsische Rhe-

derei die Bedingung eines schwunghaften Betriebes ist. Indessen wird in diesem Jahre durch die von Grofsbritannien und Frankreich rücksichtlich der Einfuhr von Getreide auf fremden Schiffen getroffenen Maafsregeln ein weiterer Spielraum gewährt.

Die Rhederei von Stettin bestand

am Ende 1845 aus	181	Sch. mit	23505 Lst.,
im Lauf des Jahres 1846 wurden neu erbaut	13	» »	1767 »
im Ganzen . .	194	» »	25272 »

Dagegen gingen ab

durch Seeverlust . . .	7	Schiffe	
» Abwrackung .	1	»	
» Verkauf	10	»	
zu den Küstenfahrern	2	» 20 »	» 1993 »
es verblieben demnach am Ende des J. 1846	174	»	» 23279 »
am Ende d. J. 1844 bestand die Rhederei aus	191	»	» 24524 »

Für die Stettiner Rhederei ist der Verkehr mit Grofsbritannien von überwiegender Wichtigkeit. Nach der obigen Uebersicht des Schiffsverkehrs im Hafen von Stettin gingen im Jahre 1846 von den beladenen Preufsischen Schiffen ein, aus Grofsbritannien 68 Proc., aus Rufsland, Dänemark, Niederlanden und Frankreich 24 Proc., und aus allen übrigen Ländern nur 8 Proc., ebenso gingen von den beladenen Preufsischen Schiffen aus, nach Grofsbritannien 32 Proc., nach den andern genannten vier Ländern 62 Proc., und nach allen übrigen nur 6 Proc. Im direkten Verkehr nach transatlantischen Gegenden gingen im vorigen Jahre von Stettin unter Preufsischer Flagge nur ein Schiff nach Afrika und ein anderes mit Manufakturen, Holz und Spiritus nach Montevideo. Aus dem Mittelländischen Meere und transatlantischen Ländern kamen im vorigen Jahre mit Ladung an: 18 Preufsische, dagegen 62 fremde Schiffe.

Die Einfuhren betrugen

im vorigen Jahre . .	4944000	Ctr., veranschlagt zu	20000000 Thlr.
Dagegen im J. 1845	4927044	» »	» 20500000 »
1844	3690300*)	» »	» 18400000 »
1843	4781790	» »	» 17800000 »
1842	3720000	» »	» 14800000 »
1841	3486000	» »	» 13600000 »
1840	3050000	» »	» 11200000 »

*) Der Zurückgang im Gewicht gegen die beiden Vorjahre hat in dem durch Arbeiter-Unruhen in Grofsbritannien veranlafsten Ausfall in der Einfuhr von Kohlen seinen Grund.

1839	2600000	Ctr.,	veranschlagt zu	8500000 Thlr.
1838	2030000	»	» »	8300000 »
1837	1676000	»	» »	7400000 »
1836	1400000	»	» »	7000000 »

Der Quantität nach hat die Einfuhr des Jahres 1846 die des vorhergehenden Jahres um Weniges übertroffen; wenn dagegen der Werth geringer ausgefallen ist, so hat dies hauptsächlich in den niedrigen Waarenpreisen seinen Grund, denn der darauf beim Haupt-Steueramt erhobene Steuerbetrag war um c. 270000 Thlr. gröfser, als im J. 1845, woraus eine Zunahme im Umsatze hochbesteuerter Waaren sich ergiebt. Die bemerkenswerthesten Einfuhrartikel sind folgende:

		1846.	1845.	1844.
rohe Baumwolle	Ctr.	7315	8032	1194
Soda	»	89363	121949	82208
Quercitron etc.	»	2606	2229	2968
Sumach etc.	»	15146	10094	12107
Farbhölzer	»	137218	163158	130419
Pottasche	»	47302	40503	38166
Harze	»	19588	12263	13029
Schwefel	»	31945	23802	13168
Roh- und Brucheisen .	»	279835	6144	76727
Stabeisen	»	93784	58338	121620
Eisenbahnschienen . . .	»	166867	363329	312262
façonnirtes Eisen . . .	»	14328	9499	7210
Eisenblech und Eisenwaaren	»	18321	28988	12197
Schiffsanker und Ketten	»	1015	791	256
Flachs, Hanf und Heede	»	19350	19204	12320
Leinsaat	»	64209	73514	27649
rohes Kupfer	»	19139	18587	15525
Segeltuch	»	311	370	375
Wein	»	84000	88393	92259
Südfrüchte, frische und getrocknete	»	38214	63427	42503
Gewürze	»	12855	17193	6691
Häringe	Ton.	159679	125845	205826
Kaffee	Ctr.	67318	60034	46427
Reis	»	48066	91929	65907
Salz	»	209355	198150	393902

		1846.	1845.	1844.
Syrup	Ctr.	22993	53013	28302
Taback und Tabacksfabrikate.	»	2659	3427	3443
Rohzucker	»	444443	346587	306825
Baumöl	»	39239	45073	22166
Palmöl	»	92770	61273	79092
Steinkohlen	»	2062702	2191141	786166
Talg	»	18825	10723	51323
Thran	»	63012	199427	74437
Mahagoniholz	»	18144	6411	13337

Baumwolle. Von den eingegangenen 7315 Ctrn. kamen 891 Ctr. aus Nordamerika und 6123 Ctr. aus Grofsbritannien. Wenn auch die Einfuhr in den beiden letzten Jahren gegen frühere Jahre etwas zugenommen hat, so hat doch die neuerdings eingetretene Reduction des Sundzolls von c. 20 Sgr. auf c. 10 Sgr. pro Centner wenig Einflufs gehabt, da der letztere Zoll immer noch $2\frac{1}{2}$ bis 3 Proc. des Werths beträgt.

Eisen. Die Einfuhr von Roh- und Stabeisen hat sich wieder beträchtlich gehoben, nachdem sie in Folge der mit dem 1. September 1844 in Kraft getretenen Erhöhung der Eingangsabgaben sehr abgenommen hatte. Sie erfolgte, ebenso wie die Einfuhr der Eisenwaaren, gröfstentheils aus Grofsbritannien; aus Schweden gingen nur ein: 20439 Ctr. Roh- und 46593 Ctr. Stabeisen; aus der Rheinprovinz 1974 Ctr. Stabeisen, 389 Ctr. Eisenblech und 880 Ctr. grobe Eisenwaaren. Die Einfuhr von Schiffsankern und Ketten hat ungeachtet des Schutzzolles fortwährend zugenommen.

Farbehölzer. Von den eingegangenen 137218 Ctrn. kamen 27767 Ctr. direkt aus Nordamerika und Westindien, 51549 Ctr. von Bremen und Hamburg, 29551 Ctr. aus Grofsbritannien und 17894 Ctr. aus Frankreich.

Von 12855 Ctrn. Gewürzen kamen aus Nordamerika 180 Ctr., aus Grofsbritannien 8584 Ctr., aus Bremen 2339 Ctr., aus Hamburg 513 Ctr.

Heringe. Das Jahr 1845 schlofs mit einem Bestande von c. 23000 Tonnen, und die neuen Zufuhren haben 159679 Ton., also 33834 Ton. mehr wie 1845, betragen. Die Konsumtion ist mit dieser starken Zufuhr in Einklang geblieben, so dafs die Vorräthe am Ende des Jahres auf 9550 Tonnen reducirt waren. — Aus Grofsbritannien gingen 104372 T. und aus Norwegen 54733 T. ein. —

Es ist erfreulich, einen so wichtigen Handelszweig des Platzes in dieser gedeihlichen Lage zu sehen, und daher doppelt zu wünschen, dafs auch der Fang an der Pommerschen Küste, mit mehr Sorgfalt wie bisher behandelt, an diesem grofsartigen Verkehr stärker Theil nehmen möge. Die Pommerschen Küstenheringe sind, wenn Packung, Sortirung etc. gut befunden wird, durchaus nicht unbeliebt am Markt. Die Wiederausfuhr von Heringen seewärts, welche jetzt keinem Transitzoll mehr unterliegt, war ganz unerheblich und betrug nur 101 T.; im Jahre 1845 dagegen 1424 T., weil damals der Platz durch Konsignationen aus Schweden und Norwegen überführt war.

Die Einfuhr von Kaffee hat in den letzten Jahren ununterbrochen zugenommen, sie betrug im Jahre 1840 10000 Ctr., und 1846 67318 Ctr. Von letzteren wurden 16306 Ctr. direkt aus den Produktionsländern, nämlich 12802 Ctr. aus Brasilien und 3504 Ctr. aus Westindien importirt. Aufserdem kamen von den Niederlanden 43104 Ctr., von Hamburg 4187 Ctr. und von Grofsbritannien 1898 Ctr. — Im Jahre 1845 wurden im direkten Verkehr aus transatlantischen Ländern importirt 12009 Ctr., im Jahre 1844 2519 Ctr. und 1843 68 Ctr. Vor einer Anzahl Jahren war der Handel in dieser Branche für Stettin ganz verloren gegangen, und selbst der eigene Platzbedarf wurde über Hamburg und Berlin bezogen.

Die 19193 Ctr. rohes Kupfer wurden fast ganz aus Rufsland, 11047 Ctr., und aus Schweden 6737 Ctr. bezogen.

Von Russischer Leinsaat hat in den letzten drei Jahren die Einfuhr gegen frühere Jahre sehr abgenommen: sie betrug 1842 81117 Ctr. und 1843 120254 Ctr.

Baumöl. Unter den 39239 Ctrn. sind 2982 Ctr. aus Afrika, 28630 Ctr. aus Spanien, 3124 Ctr. aus Sicilien, und 3741 Ctr. aus Oesterreich eingegangen. — Die Importation von Palmöl war sehr bedeutend; es kamen davon 3611 Ctr. aus Afrika, 82220 Ctr. aus Grofsbritannien, 2425 Ctr. aus den Niederlanden, und 3726 Ctr. von Bremen.

An Pottasche wurden 13253 Ctr. direkt aus Nordamerika, 31570 Ctr. aus Rufsland, und 2244 Ctr. von Bremen bezogen.

Die Zufuhr an Reis hat bei den hohen Preisen, und der starken Zufuhr im Jahre 1845 bedeutend abgenommen; von den eingegangenen 48066 Ctr. wurden bezogen 20447 Ctr. direkt aus Nord-Amerika und 20420 Ctr. aus Grofsbritannien.

Die Zufuhren von Südfrüchten haben sich gegen 1845 ebenfalls erheblich vermindert. Sie kamen mit geringen Ausnahmen direkt

aus Häfen des Mittelländischen Meeres. Die Einfuhr im Jahre 1845 war für den Consumo zu stark, so dafs grofse Verluste dadurch entstanden, und der Ausfall im folgenden Jahre natürlich erscheint.

Segeltuch wurde früher nur aus Rufsland bezogen. Im vorigen Jahre sind zuerst aufser 294 Ctr. Russischen, auch 17 Ctr. Westphälischen Segeltuchs eingegangen.

In Soda war die Einfuhr zwar um 32586 Ctr. geringer als 1845; im Allgemeinen hat aber dieser Artikel in den letzteren Jahren an Wichtigkeit für die Rhederei sehr gewonnen. Wie gewöhnlich kam fast die ganze Zufuhr, nämlich 89045 Ctr., aus Grofsbritannien, und nur ein kleiner Posten, 101 Ctr., aus der Rheinprovinz.

Die Zufuhr von Steinkohlen aus England war um 128439 Ctr. geringer, im Ganzen aber nimmt der Verbrauch zu, und wird sich bei der fortwährenden Ausdehnung der Eisenbahnen, Dampfschiffahrt und Fabrikation sicherlich immer mehr vergröfsern, wodurch der Rhederei eine vortheilhafte Rückfracht von England geboten wird.

Syrup, im Ganzen 22993 Ctr., um 30020 Ctr. weniger als 1845, wurde fast nur aus der Rheinprovinz von Kölner Raffinerieen, 22933 Ctr., bezogen. Früher ging auch ein beträchtlicher Theil aus Grofsbritannien ein, im vorigen Jahre aber nur 60 Ctr.

Die Zufuhr von Talg war zwar um 8102 Ctr. gröfser als 1845, betrug aber doch nur 18825 Ctr., welche fast ganz aus Rufsland importirt wurden. Ueberhaupt hat die Einfuhr von Talg in den letzten Jahren sich sehr vermindert, und wird durch Fettwaaren anderer Art ersetzt. Im Jahre 1843 gingen 70511 Ctr. Talg ein.

Von Thran wurden nur 63012 Ctr., also um 136415 Ctr. weniger als 1845, eingeführt. Die Spekulation im letzteren Jahre hatte die Konsumtionsfähigkeit des Platzes überschätzt, und es blieben daher ungewöhnlich grofse Bestände zurück. Aufserdem ist aber im vorigen Jahre ein grofser Theil des Bedarfs durch eigene Produktion in Folge der guten Rapsernte gedeckt worden. Es kamen 27253 Ctr. aus Nordamerika, 14667 Ctr. aus Dänemark, 13279 Ctr. aus Norwegen und 3440 Ctr. aus Bremen.

Die Zufuhr von Wein hat wieder um 4393 Ctr. abgenommen und nur die Höhe von 84000 Ctrn. erreicht; davon wurden 73143 Ctr. aus Frankreich, 3380 Ctr. aus Spanien, und 4602 Ctr. aus der Rheinprovinz bezogen. Dem Handel mit fremdem Weine schadet die zunehmende Konkurrenz der süddeutschen Weine.

Der Bezug von Rohzucker ist in den letzten Jahren beständig

gewachsen; er betrug im Jahre 1843 nur 254150 Ctr., im vorigen Jahre aber 444443 Ctr., welches zwei Drittheilen des in demselben Jahre in Hamburg eingeführten Quantums gleichkommt. Der gröfsere Theil wird von den beiden am Orte befindlichen Siedereien verarbeitet, zu denen sich jetzt noch eine Dritte gesellt. Es kamen 163136 Ctr. von Brasilien, 181499 Ctr. aus den Niederlanden, 46325 Ctr. aus Grofsbritannien, 30935 Ctr. von Bremen und 20718 Ctr. von Hamburg. — Hutzucker wurden nur 1364 Ctr. aus der Rheinprovinz, um 10663 Ctr. weniger als 1845, eingeführt.

Als eines ungewöhnlichen Einfuhrartikels ist endlich noch zweier kleinen Partien Roggen zu erwähnen, welche — zusammen 4679 Scheffel — aus Rufsland und Schweden eingingen. Nach erfolgter Aufhebung der Eingangsabgabe werden im Frühjahr mehrere Sendungen aus Rufsland erwartet.

Die Ausfuhren des vorigen Jahres werden veranschlagt zu einem Werthe von . . . . . ca. 4300000 Thlr.

Dagegen im Jahre 1845 zu . . . . . ca. 5800000 »
» 1844 » . . . . . ca. 5200000 »
» 1843 » . . . . . ca. 3100000 »

Es würde sich die Abnahme im vorigen Jahre noch bedeutender herausstellen, wenn nicht die hohen Getreidepreise eingewirkt hätten. Die wichtigsten Exportartikel sind folgende:

		1846.	1845.	1844.
1. Getreide und Hülsenfrüchte.				
a) Erbsen	Schfl.	24393	25811	69244
b) Gerste	»	124601	200169	572712
c) Hafer	»	12088	23152	62613
d) Roggen	»	250183	468745	92622
e) Weizen	»	279825	731770	630613
2. Mehl	Ctr.	9886	34269	19026
3. Kleesaat	»	3647	3834	2587
4. Kartoffeln	Schfl.	35482	27986	3408
5. Branntwein	Ctr.	109240	66775	75467
6. Holz.				
a) Bauholz aller Art .	Stck.	89790	40862	24566
b) Bretter	»	151862	127884	117489
c) Bohlen	»	1750	—	—
d) Eisenbahnschwellen .	»	41362	2189	80
e) Kandiskisten	»	39250	1850	6100
f) Latten	»	14027	220	242

		1846.	1845.	1844.
g) Planken	Stck.	28601	—	—
h) Schiffsholz aller Art	»	52881	47170	35023
i) Tonnenbodenstäbe .	Schck.	1554	1611	1454
k) Tonnenstäbe . . .	»	10988	10900	4146
7. Rüböl	Ctr.	6353	2418	28767
8. Oelkuchen	»	104444	139736	134749
9. roher Zink	»	89440	161227	151303
10. Zink in Blechen . . .	»	4760	1292	877

An Getreide wurden im Ganzen verschifft:

1846	28795	Wispel.
1845	60401	»
1844	59493	»
1843	32350	»
1842	80286	»

Die Getreideausfuhr mufste im vorigen Jahre in Folge der beiden schlechten Ernten bedeutend sinken und würde selbst das angegebene Quantum nicht erreicht haben, wenn sich nicht noch alte Bestände auf dem Lager befunden hätten. Es wurden exportirt:

nach	Sch.	Erbsen.	Gerste.	Hafer.	Roggen.	Weizen.
1. Grofsbritannien	»	17895	113119	12088	.	192417
2. den Niederlanden	»	.	.	.	10930	6709
3. Belgien	»	.	.	.	.	15346
4. Dänemark	»	2378	3000	.	13374	4551
5. Norwegen	»	3382	8482	.	65486	3173
6. Rheinprovinz . .	»	738	.	.	160393	52842

Am Schlusse des Jahres verblieb ein geringfügiger Bestand von Weizen und die Vorräthe aller übrigen Getreidearten sind so erschöpft, dafs der darin Statt findende Verkehr eigentlich nur von der Landzufuhr abhängig ist, und in der Hauptsache sofort der Konsumtion anheimfällt. — Das exportirte Mehl geht hauptsächlich nach der Rheinprovinz; im vorigen Jahre wurden dahin verschifft 7792 Ctr., im Jahre 1845 32361 Ctr.

Kartoffeln gehören sonst nicht zu den Ausfuhrartikeln, das Mifsrathen dieser Frucht aber in vielen Ländern Europas hat in den letzten Jahren einen bedeutenden Export veranlafst. Von der Ausfuhr des vorigen Jahres gingen 18252 Sch. nach den Niederlanden, und 13754 Sch. nach Mecklenburg.

Die Ausfuhr von Branntwein war im vorigen Jahre um 42465 Ctr. stärker als 1845; doch gingen von den exportirten

109240 Ctrn. nicht weniger als 91945 Ctr. nach der Rheinprovinz; Grofsbritannien, welches 1845 über 50000 Ctr. bezog, erhielt diesmal nur 605 Ctr., Lübeck 10140 Ctr., die Niederlande 3920 Ctr. Die Produktion hat sich in Folge der schlechten Kartoffelernte sehr verringert, und da in Folge dessen die Preise sehr hoch stehen, ist auf eine Ausfuhr im laufenden Jahre kaum zu rechnen.

In Holz war das Geschäft im vorigen Jahre recht bedeutend; die Nachfrage nach Eichen- und Fichtenhölzern blieb fortwährend sehr lebhaft, und hat in Verbindung mit niedrigen Frachten zu starken Ausfuhren Veranlassung gegeben. Für die Rhederei war bei dem Mangel anderer Produkte dieser Artikel daher eine sehr wichtige Aushülfe. Der Werth der exportirten Hölzer ist zu veranschlagen

auf	530000	Thlr.	nach Frankreich,
»	380000	»	» England,
»	146000	»	» Dänemark,
»	160000	»	» den übrigen Ländern;
im Ganzen . .	1216000	Thlr.	

Der Absatz nach England hat in den letzten zwei Jahren sich auf recht erfreuliche Weise wieder belebt, besonders in Schiffshölzern, von denen im vorigen Jahre 24569 Stück dahin bezogen wurden, ferner an Bauhölzern 18369 Stück und Eisenbahnschwellen 18369 Stück. — Am bedeutendsten war aber auch im vorigen Jahre der Verkehr mit Frankreich, wohin 49225 Stck. Bauhölzer, 138752 Stck. Bretter, 28865 Stck. Eisenbahnschwellen, 18958 Stck. Planken und 21730 Stck. Schiffshölzer verschifft wurden. Die Rheinprovinz bezog 32200 Stück Kandiskisten.

Rüböl findet vornehmlich seinen Absatz in der Rheinprovinz — im vorigen Jahre 3897 Ctr.; — Oelkuchen dagegen fast ausschliefslich in Grofsbritannien, wohin im letzten Jahre 103444 Ctr. ausgingen.

Von rohem Zink wurden im vorigen Jahre um 71787 Ctr. weniger als 1845 exportirt; es wird vornehmlich nach England — 45907 Ctr. im Jahre 1846 — und nach Frankreich — 30469 Ctr. — abgesetzt; ein Theil geht auch nach der Rheinprovinz, im vorigen Jahre 10987 Ctr. — Zink in Blechen hat seine Ausfuhr sonst hauptsächlich nach Dänemark; im vorigen Jahre kam ein Export nach der Rheinprovinz mit 1785 Ctrn. hinzu.

Die Versicherungen gegen Seegefahr vermittelst der Preufsischen National-Versicherungs-Gesellschaft, der Riunione Adriatica di Sicurta, und der Preufsischen See-Assekuranz-Compagnie betrugen

im vorigen Jahre . . . . . 8449344 Thlr.,
im Jahre 1845 . . . . . 9221768 »

und gegen Stromgefahr bei der Preufsischen National-Versicherungs-Gesellschaft, der Breslauer Strom-Assekuranz-Compagnie, der Stettiner Strom-Assekuranz-Gesellschaft, und der Sächsischen Flufs-Assekuranz-Compagnie, im vorigen Jahre . . 9732535 Thlr.,
im Jahre 1845 . . . 9176273 »

Die drückenden Geldverhältnisse des verflossenen Jahres sind bei der Bereitwilligkeit der beiden Banken, dem soliden Verkehr jede nur mögliche Unterstützung zu gewähren, hier weniger fühlbar gewesen, als an vielen anderen Orten. Der Discont für gute Wechsel, zu einer Zeit auf 4 Proc. herabgesetzt, hat im Durchschnitt $4\frac{1}{2}$ Proc. nicht überstiegen, dagegen ist es schwieriger gewesen, hypothekarische Anleihen zu beschaffen.

Um dem Bedürfnifs einer freieren Behandlung und rascheren Entscheidung der Streitigkeiten im kaufmännischen Verkehr abzuhelfen, ist von dem gröfseren Theile der Stettiner Kaufmannschaft ein Kompromifs zur Bildung eines kaufmännischen Schiedsgerichts unterm 28. April v. J. geschlossen worden. Der Vertrag ist mit dem 1. Mai v. J. in Kraft getreten und wird vorläufig auf ein Jahr gelten, vor dessen Ablauf die Bestimmungen desselben nach den inzwischen gemachten Erfahrungen einer Revision unterworfen werden sollen. Von der schiedsrichterlichen Entscheidung, welcher sich die Mitglieder des Vereins im Uebrigen für alle ihre gegenseitigen Streitigkeiten in kaufmännischen Geschäften unterwerfen, sind ausgenommen Arrestsachen, Wechselsachen, Konkurse und Streitigkeiten, bei denen Adcitationen und Litisdenunciationen gegen Dritte, die dem Vertrage nicht beigetreten sind, vorkommen. Die Mitglieder wählen alljährlich 18 Kaufleute und 6 Juristen, im Ganzen 24 Schiedsrichter, aus denen die Vorsteher der Kaufmannschaft für jeden einzelnen Streitfall das Schiedsgericht und dessen Vorsitzenden ernennen. Jedes Schiedsgericht mufs jedoch in der Mehrzahl aus Kaufleuten, und bei Objekten bis 500 Thlr. aus mindestens fünf, bei Objekten über 500 Thlr. aus wenigstens sieben Schiedsrichtern bestehen. Für das Verfahren gelten im Allgemeinen die Vorschriften der summarischen Prozefsordnung, für die materielle Entscheidung aber solche Landesgesetze, welche eine ganz klare Entscheidung des vorliegenden Falles enthalten, und im Uebrigen hat das Schiedsgericht die Natur und Verhältnisse der kaufmännischen Rechtsgeschäfte und die Kenntnifs dessen, was die Parteien gewollt haben, als Hauptquelle seiner Ent-

scheidung zu betrachten. Das Erkenntnifs wird den Parteien vom Schiedsgericht mündlich publizirt und von den Vorstehern der Kaufmannschaft ausgefertigt. Eine Appellation oder ein weiteres Rechtsmittel findet nicht Statt; nur im Falle einer gesetzlichen Nichtigkeit ist die Provokation auf gerichtliches Verfahren zulässig. Die Exekution wird bei dem ordentlichen Richter nachgesucht. Die Verhandlungen vor dem Schiedsgericht sind in soweit öffentlich, als jedes Mitglied der Corporation ihnen beiwohnen und auch anderen Personen auf Wunsch der Zutritt gestattet werden kann. Die Schiedsrichter verwalten ihr Amt unentgeltlich, und von den Parteien wird aufser den baaren Auslagen nur ein Pauschquantum nach der Gröfse des Streitobjekts von 2 bis $^1/_2$ Proc. desselben erhoben.

Von 385 Corporationsmitgliedern sind auf die erste Aufforderung 264 dem Institute beigetreten, und andere Mitglieder, selbst dritte Personen, haben in vorkommenden Streitigkeiten sich freiwillig dem Schiedsgericht unterworfen. Es sind im Ganzen 21 Klagen bei demselben im vorigen Jahre angebracht, und davon 20 theils durch Zurücknahme der Klage vor Einleitung der mündlichen Verhandlung, theils durch Erkenntnifs oder Vergleich im Termin erledigt worden. Dieses Resultat ist um so befriedigender, als sich mit Recht annehmen läfst, dafs eine weit gröfsere Anzahl von Prozessen durch den moralischen Einflufs des Instituts im Keime erstickt wurde. In keinem einzigen Falle ist die Nullitätsklage eingelegt worden, und im Allgemeinen hat sich unter der Kaufmannschaft grofse Zufriedenheit mit einer so raschen und billigen Rechtspflege zu erkennen gegeben.

London.

Der Zustand, in welchem sich die Industrie, der auswärtige Handel und die socialen Verhältnisse Grofsbritanniens am Schlufs des Jahres 1846 befinden, ist nicht geeignet, dem Lande die Fortdauer seiner Prosperität und innern Ruhe auch im laufenden Jahre zu verheifsen. Namentlich für die Industrie sind die Aussichten nichts weniger als erfreulich. Die Vorräthe übersteigen bei weitem diejenigen am Anfang des Jahres; der erhöhte Werth des wichtigsten Artikels, der baumwollenen Fabrikate, hemmt den einheimischen Verbrauch und noch mehr das Ausfuhrgeschäft; der Preis der Lebensmittel,

schon jetzt sehr hoch, verspricht noch höher zu steigen; die Arbeitsstunden in den hauptsächlichsten Fabrikstädten sind bereits vielfältig um ein Drittheil abgekürzt; ein schwunghafter Verkehr im Lande selbst steht, in Folge der ungünstigen Resultate der Ernte, aufser Frage, und der Kontinent ist ebenfalls von Mangel bedroht und vielfach von Hülfsmitteln entblöfst. Es bleibt der Britischen Industrie somit nur die Hoffnung auf einen vermehrten Absatz nach Ostindien und vor allen Dingen nach China, wo die Vorräthe sich in der letzteren Zeit merklich vermindert haben, ferner nach Südamerika und den Spanischen Antillen, namentlich aber nach den Vereinigten Staaten von Amerika, deren durch die Verdoppelung der Baumwollen- und Verdreifachung der Getreidepreise gesteigerte Mittel eine Vermehrung des Verbrauchs von Manufaktur-Waaren in Aussicht stellen.

Bei dieser Lage der Verhältnisse gewährt indefs die kräftige Stellung der Bank von England, und das damit in enger Verbindung stehende Geld- und Cirkulations-System im Reiche überhaupt, Grund zur Beruhigung. Die zügellosen Eisenbahn-Unternehmungen im Jahre 1845 haben zwar die Mittel der Privaten in einem Maafse in Anspruch genommen, dafs zu Anfang des vorigen Jahres eine dem allgemeinen Geschäftsverkehr verderbliche Krisis zu drohen schien, dieselbe wurde jedoch durch die kaum geahnte Ausdehnung der Privat-Hülfsquellen, sowie durch umsichtig gewährte Erleichterungen Seitens der Bank glücklich beseitigt. Die Lösung einer noch schwierigeren Aufgabe scheint diesem Institute in nächster Zeit vorbehalten zu sein, da es kaum fehlen kann, dafs einerseits der grofse Bedarf an Lebensmitteln bei gesteigerten Preisen und die Preiserhöhung der Baumwolle, andrerseits der bedeutende Ausfall in den vorjährigen Exporten, einen drückenden Einfluſs auf auswärtige Wechselkurse ausüben, und in Folge dessen einen Abfluſs von edlen Metallen herbeiführen wird.

Ueber die einzelnen Geschäftszweige, bei welchen Deutschland und die Ostseeprovinzen insonderheit betheiligt sind, ist Folgendes zu bemerken.

Die Gesammt-Anfuhren von Schafwolle betrugen:

1846	256495	Ballen.
1845	265135	»
1844	229167	»
1843	167396	»

Davon kamen aus

	Deutschland	Australien
1846 . . .	52922 Ballen,	81283 Ballen.
1845 . . .	61777 »	77479 »
1844 . . .	70305 »	70908 »
1843 . . .	53951 »	67765 »

Die Einfuhr Deutscher Wolle hat also auch im letzten Jahre wieder einen Rückschritt gemacht, indem 8855 Ballen weniger in England eingeführt wurden, als im Vorjahr. Die Ursache liegt hauptsächlich darin, dafs die Qualitäten bis zu 60 Thlrn. pro Ctr. mehr und mehr zur einheimischen Fabrikation gebraucht werden, und zur Ausfuhr nach England insofern nicht mehr so vortheilhaft als vormals rentiren, als sie jetzt die schwierige Konkurrenz der Australischen Wollen zu bestehen haben. Die feineren Sorten Deutscher Wolle waren demnächst in den letzteren Jahren zum Theil deshalb im Preise so sehr gedrückt, weil Modeartikel, die meistens aus Mittelwollen fabricirt werden, die feinen Tücher bedeutend verdrängt hatten. Inzwischen ist feines Tuch im letzten Jahre wieder mehr begehrt gewesen, daher denn auch die besten Deutschen Wollsorten rascheren Absatz zu besseren Preisen gefunden haben; im Allgemeinen aber dürften die Importen von Deutschland keinen erheblichen Gewinn gegeben haben, wiewohl die Verkäufe ziemlich regelmäfsig von Statten gegangen sind. Die Vorräthe dürfen zur Zeit auch im Vergleich zu früheren Jahren als mäfsig bezeichnet werden, und da der Verbrauch von Wolle noch anhaltend zunimmt, so möchten die gegenwärtigen Preise immerhin einigen Aufschwunges sich erfreuen, sofern nicht die erhöheten Preise der Lebensmittel zu stark dagegen wirken.

Von Rufsland haben die vorjährigen Anfuhren ebenmäfsig einen wesentlichen Ausfall erlitten; sie erreichten nämlich nur eine Höhe

von . . . . . 11451 Ballen
an Stelle von . . . 20994 »
in 1845, und . . . 16982 »

in 1844. Dieser Umstand rührt theils daher, dafs im Jahre 1845 die Einfuhren sehr schlechte Resultate geliefert hatten und deshalb viele Spekulanten abgeschreckt waren, theils daher, dafs die Russischen Wollen sich einen vortheilhaften Weg nach Frankreich gebahnt und dort verhältnifsmäfsig weit bessere Preise wie in England gesichert haben.

Nächstdem ist auch in den beiden letzten Jahren eine neue Konkurrenz in der Erzeugung geringerer Tuchwollen durch Anfuhren von den Vereinigten Staaten entstanden, die mit der Zeit selbst den

Australischen Wollen gefährlich werden dürften, in sofern die Kapitalisten in Nordamerika die Erfahrung gemacht haben, dafs Schafwolle bei weitem bessere Rechnung als Baumwolle giebt, und deshalb zur Zeit viele Aufmerksamkeit dem ersteren Erzeugnisse zuwenden.

Alpaca-Wolle hat sich jüngst wieder im Preise gehoben und die Läger davon sind fast aufgeräumt. Der Verbrauch dieser Gattung mehrt sich wesentlich, da man sie besser zu behandeln versteht und fortwährend zu neuen Stoffen verwendet.

Das diesseitige Geschäft in wollenen Stoffen und Garnen ist nach den Berichten aus Yorkshire, namentlich für die Fabrikanten in Bradford und Halifax, in diesem Jahre wenig lohnend und selbst entmuthigend gewesen, da die zu erzielenden Preise um 7 bis 8 Proc. unter denen des vorhergehenden Jahres sich gehalten haben. Die Ausfuhr war ebenfalls einem namhaften Ausfall unterworfen, nämlich im Werthe um 19 Proc. gegen 1845 und um 25 Proc. gegen 1844. Allein auch bei dieser Branche rechnet man zuversichtlich auf vermehrten Absatz nach den Vereinigten Staaten, um so mehr, als Wollenfabrikate durch den neuen Amerikanischen Tarif erheblich begünstigt werden; ein Aufschwung des Absatzes im Lande selbst darf hingegen bei der vorherrschenden Theuerung der Lebensmittel kaum erwartet werden.

In Ostseeischem Holz hat die Ermäfsigung der Eingangsabgaben nicht weniger wie im vorhergehenden Jahre zu einem ansehnlich gesteigerten einheimischen Verbrauche geführt, der sich, zufolge amtlicher Angaben, schon in den ersten 10 Monaten dieses Jahres mit folgendem Resultate herausstellte:

		à 50 Kubikfufs.
1846	zum Consumo versteuert	1958000 Loads.
1845	» » »	2009721 »
1844	» » »	1543060 »
1843	» » »	1365025 »

Eine fernerweite Zollermäfsigung auf Bauholz findet im April 1847 statt, und diese dürfte alsdann zu einem noch erweiterten Verbrauche die Veranlassung werden.

Im Allgemeinen möchten die Baltischen Ablader durch die im Laufe des Jahres ihnen hier gewährten Preise durchschnittlich befriedigt sein, die Schwedischen, welche übertriebene Erwartungen hegten, etwa ausgenommen, so wie denn auch wohl manche der ersteren Sendungen von Danzig und Memel, vermöge ihrer untergeordneten Qualität, verlustbringende Resultate hinterlassen haben.

Wie schlagend übrigens die ängstlichen Besorgnisse der im Kolonial-Holzhandel Betheiligten vor den Folgen der ansehnlichen Herabsetzung des Zolles auf Baltische Hölzer durch Thatsachen widerlegt worden sind, möchte aus folgendem Umfang der Ankünfte in Quebec hervorgehen. Dieselben betrugen nämlich im letzten Jahre nicht weniger als:

37404409 Kubikfufs gegen
27749094 » im Jahre 1845, und nur
17850891 » im Jahre 1844.

Das Verhältnifs der im Hafen von London ausschliefslich eingetroffenen Holzladungen ergiebt sich wie folgt:

	1846.	1845.	1844.	1843.	1842.	1841.
Von Preufsischen Häfen	109	124	163	119	130	108
» Gothenburg	22	27	36	27	47	50
» Christiana und Swannesund .	30	66	59	59	49	64
» anderen Häfen Norwegens . .	17	39	49	36	38	43
» Schwed. Häfen u. Finnland. .	103	149	90	102	85	84
» Rufsland	146	115	143	104	52	70
» Quebec und Montreal	166	206	206	230	188	224
» Neubraunschw. u. Nova Scotia	127	102	90	134	62	97
» Sierra Leona etc.	20	10	5	31	29	20
überhaupt . .	740	838	841	842	681	760

Bei diesen respectiven Ladungen waren auswärtige Häfen in folgender Weise betheiligt:

Balken von:	1846.	1845.	1844.	1843.	1842.	1841.
Danzig . . . . . Stck.	40485	34726	47198	18922	13392	6209
Memel . . . . . „	8269	10756	16553	4478	8027	14887
Riga und Windau . . . . „	29588	7141	7929	3953	5374	5040
Schweden . . . . . „	52436	29114	16733	5556	887	270
Norwegen . . . . . „	2333	5851	5889	7811	2413	.
Finnland . . . . . „	149	315	384	783	.	643
Wyburg u. Petersburg . „	.	47	.	602	285	.
zusammen . . „	133260	87950	94686	42105	30378	27049
Canada . . . . . „	55763	61178	65443	77270	61311	78685
überhaupt . . „	189023	149128	160129	119375	91689	105734

	1846.	1845.	1844.	1843.	1842.	1841.
Wainscot-Hölzer von:						
Memel und Riga . . . . Stck	8242	4583	7406	2936	1268	1360
Odessa und Holland . . „	1273	328	.	.	.	132
überhaupt . . „	9515	4911	7406	2936	1268	1492
Dielen von:						
Danzig . . . . . „	22776	33975	34736	22981	20126	46217
Memel . . . . . „	36562	41874	36880	29060	62715	104870
Riga und Windau . . . . „	71746	86897	44867	9740	34471	41987
Petersburg . . . . . „	46017	100315	105043	197916	43792	113562
Onega und Archangel . . „	93735	59971	120959	95952	43858	41823
Narva, Wyburg etc. . . . „	27218	58122	82013	46081	40182	16135
Christiania etc. . . . . „	162665	198207	261592	168821	259390	269788
Dram etc. . . . . „	14037	43248	52201	51049	58745	51744
Gothenburg . . . . . „	78678	249777	182891	198082	164465	292056
divers. Häfen Schwedens „	206331	320237	159292	217976	171564	109700
Stockholm . . . . . „	1380	6667	16639	26670	6460	7747
Gefle . . . . . „	22426	155251	128061	148209	66486	40353
Finnland . . . . . „	90135	190407	99085	142059	163576	238943
zusammen . . „	873706	1544948	1324259	1354596	1135866	1374925
Batten (7 Zoll breite Dielen) von:						
Christiania etc. . . . . „	1995	10316	10122	9797	7286	8182
Dram etc. . . . . „	113819	244357	289154	179776	101096	144722
Gothenburg . . . . . „	110601	182287	174584	144744	143356	172907
divers. Häfen Schwedens „	21895	41895	27281	9096	25644	29157
Petersburg . . . . . „	19474	67754	94138	58451	30251	28555
Finnland . . . . . „	29974	120753	60082	29321	15265	42931
Onega und Archangel . . „	29587	27038	34024	35840	11853	13898
Wyburg etc. . . . . „	4039	38016	45317	58558	10391	12299
zusammen . . „	331384	732416	734702	525583	345142	452651
Dielen und Batten von:						
Quebec . . . . . „	1282914	1434942	1170782	1377150	1024445	1117904
Unter-Canada . . . . . „	1013490	874525	807223	1122472	484313	563557
zusammen . . „	2296404	2309467	1978005	2499622	1508758	1681461

Zum Bedarf der noch in sehr beträchtlicher Zahl im Bau begriffenen Eisenbahnen sind zwar viele der vorstehenden Ladungen aus Schienen-Unterlagen dargestellt, für welche fortwährend die Polnischen Langhölzer vorzugsweise verwandt werden, obwohl Schwedische und Norwegische, gleich wie in neuerer Zeit auch ganz besonders Kolonialhölzer, vermöge ihrer gröfseren Billigkeit, mit diesen in

lebhafte Konkurrenz gelangt sind. Die Gesammt-Einfuhren solcher Unterlagen betrugen im diesseitigen Hafen:

214140 Stck. Ostseeische und 101626 Stck. Canadische
gegen 82134 » » » 6295 » »
im vorhergehenden Jahre.

Was das Getreide und die Feldfrüchte anlangt, so stellt es sich aufser jeglichem Zweifel, dafs die Kartoffelernte in England durchschnittlich mindestens um ein Drittel, in Schottland um fast zwei Drittel, in Irland hingegen beinahe ganz und gar durch Fäulnifs verunglückt ist, und es möchte der Ersatz eines derartigen, in seinem ganzen Umfange kaum zu ermessenden Verlustes an einem der wichtigsten Lebensbedürfnisse jede Kraftanstrengung übersteigen. Dazu gesellt sich aber noch der nicht minder betrübende Umstand, dafs in Irland auch die Haferernte um völlig ein Drittel fehl geschlagen ist — ein Ausfall von nicht weniger als 5 Millionen Quarter oder 500000 Lasten, — sowie ferner, dafs sämmtliche Sommersaaten, als Gerste, Hafer, Bohnen und Erbsen, selbst auch in England und Schottland, nur einen Ertrag von reichlich ein Viertel unter dem einer gewöhnlichen Durchschnittsernte geliefert haben dürften. Der Weizenertrag allein scheint nach bisherigen Schätzungen, wenn nicht eine volle, doch beinahe eine Durchschnittsausbeute in Quantität ergeben zu haben, während die Qualität, durch einen schönen Sommer und trockene Witterung zur Erntezeit begünstigt, wenig zu wünschen übrig lassen möchte, ein Umstand, der auch die Veranlassung geworden ist, dafs dieses neue Gewächs um vielleicht 3 Wochen zeitiger als in der Regel zum Behuf der Konsumtion bedeutsam in Angriff genommen wurde. Diesem Umstand und den gegen Ende des Jahres restirenden guten Vorräthen an auswärtigen Getreide- und Mehlgattungen ist es zuzuschreiben, dafs ein mit dem eben angedeuteten Ausfalle anderer Feldfrüchte in irgend übereinstimmendem Verhältnisse stehender bedeutsamer Preisaufschlag längere Zeit unterblieb und die Weizenpreise beim Schlusse des Jahres kaum mehr als 25 Proc. über den niedrigsten Standpunkt desselben angezogen hatten. Seitdem aber haben sie im Verlauf weniger Wochen eine nachträgliche Erhöhung von noch 30 Proc., und zwar mit jeglichem Anscheine einer noch ausgedehnteren Steigerung erfahren. Wie überschwänglich grofs die auswärtigen Anfuhren sich im Verlaufe des Jahres herausgestellt haben, ergiebt ein amtlicher Nachweis, nach welchem über Fünf Millionen Quarter oder eine halbe Million Deutsche Lasten Getreide und Mehl

zum Landesverbrauch verzollt worden waren. Das Ergebnifs dieser Einklarirungen ist nämlich Folgendes:

von Weizen	1995852	Quarter,
» Gerste	400443	»
» Hafer	772554	»
» Roggen	1636	»
» Erbsen	181800	»
» Mais oder Indischem Korn . .	720581	»
» Bohnen	209874	»
» Buchweizen	22445	»
» Weizenmehl	3384434	Centner,
» Hafermehl und Gerstenmehl . .	25228	»
» Maismehl	126954	»
» Roggenmehl und Buchweizenmehl	355	»

Diese überaus beträchtlichen Quantitäten dürften jedoch nach glaubwürdigen Schätzungen selbst schon innerhalb des ersten Viertheils des laufenden Jahres völlig verbraucht worden sein; von dieser Zeit ab würden dann alle nur irgend zu Gebote stehende Hülfsquellen benachbarter Länder und fremder Welttheile in Anspruch genommen, und damit eine Entwickelung von Kraftmitteln nothwendig werden, die um so gröfser sein mufs, als auch Belgien und selbst Deutschland mehr oder weniger fühlbaren Mangel an Nahrungsmitteln empfinden, vor Allem aber Frankreich, wo in vielen Theilen der Mangel demjenigen in Irland kaum nachzustehen scheint. Auf Aushülfe von den Vereinigten Staaten und den Häfen des schwarzen Meeres sind die Hoffnungen vorzugsweise begründet; denn wenn auch bisherige Erfahrungen gelehrt haben, dafs Amerikanische Ernteerträge häufig nicht nur übertrieben geschätzt werden, sondern auch auf Anschlägen beruhen, die jedes genügenden Grundes entbehren, so scheinen dennoch alle seitherigen Andeutungen kaum daran zweifeln zu lassen, dafs auf grofsartige Zufuhren von Indischem Korn und Mehl zuversichtlich gerechnet werden darf. In den Häfen des schwarzen Meeres werden demnächst die Getreidebestände ebenfalls als verhältnifsmäfsig reichhaltig geschildert, weit weniger jedoch in denjenigen der Ost- und Nordsee, während in Beziehung auf letztere nicht geringe Besorgnifs hier vorherrschend ist, dafs sämmtliche Europäische Staaten zur eigenen Selbsterhaltung bewogen werden könnten, die

Getreideausfuhr, wenn nicht gänzlich zu verbieten, doch durch namhafte Ausfuhrzölle sehr zu erschweren*).

Die erste Tabelle am Schlufs zeigt die vorjährigen Einfuhrresultate von auswärtigem Getreide für das Vereinte Königreich, sowie die specielle Betheiligung des Auslandes in den Ankünften im Hafen von London.

Durch die Aufhebung jeglicher Eingangsabgabe von fremdem Schlachtvieh haben die Anfuhren davon im Vereinten Königreiche abermals einen namhaften Aufschwung erfahren; sie betrugen nämlich an:

Rindern . . .	40115	Stck.	gegen	16246	Stck.	in 1845.
Kälbern . . .	2447	»	»	587	»	» »
Schafen . . .	91676	»	»	15845	»	» »
Lämmern . .	2891	»	»	112	»	» »
Schweinen . .	3443	»	»	1590	»	» »

Unter den sich fortwährend mehrenden Transportmitteln zwischen Deutschland und diesem Reiche mittelst zweckmäfsig gebauter Dampfschiffe dürfte die jenseitige Viehzucht sich mit jedem Jahre bedeutsamer entwickeln, zumal auch die Beziehungen von gesalzenem und geräuchertem Fleische, Schinken u. s. w. in fortwährender Zunahme begriffen sind.

Die zweite Tabelle am Schlufs liefert einen vergleichenden Nachweis vorzüglich über Deutsche Produkte, die ausschliefslich in London eingegangen sind, und woraus unter anderen der Umfang des hiesigen Geschäfts in Rheinwein ersichtlich ist.

Die Ein- und Ausfuhren, so wie der Verbrauch von Baumwolle im Vereinten Königreiche stellen für die letzten Jahre folgende interessante Resultate heraus.

	Einfuhr	Ausfuhr	Verbrauch	Rest-Vorrath am Schlusse d. J.
	Ballen	Ballen	Ballen	Ballen
im Jahre 1846 . .	1243706	194246	1561232	548658
» » 1845 . .	1855660	120595	1577617	1060430
» » 1844 . .	1479331	134882	1427482	902982

Die wöchentliche Verspinnung ergiebt für:

das Jahr 1846 . . . . 30084 Ballen
» » 1845 . . . . 30280 »

*) Das Kaiserlich Russische Finanz-Ministerium hat seitdem amtlich erklärt, dafs man nicht gesonnen sei, die Getreide-Ausfuhr zu verbieten, dafs vielmehr jede mögliche Mitwirkung zur unbehinderten und beschleunigten Getreide-Verschiffung aus den Russischen Häfen werde geleistet werden.

Im Anfang des Jahres 1846 waren die Spinnereien in Lancashire in voller Beschäftigung und die Fabrikate hinterliefsen ansehnlichen Gewinn; das Rohprodukt stand ungemein niedrig im Preise und der Vorrath war ansehnlicher als fast zu irgend einer frühern Zeit. Allmählig gelangten indefs, durch die gewinnbringenden Jahre 1844 und 1845 ins Leben gerufen, neue und grofsartige Spinnereien in Betrieb, und die Produktion erhielt eine so maafslose Ausdehnung, dafs schon in den ersten vier Monaten des Jahres der Absatz kaum mit ihr Schritt halten konnte. Sodann begann eine mit jedem Monate zunehmende Steigerung der Baumwollenpreise, die am Schlufs des Jahres eine Preis-Erhöhung von 60 bis 80 Proc. erreicht hat. (3 d. auf Amerikanische, 2 d. auf Brasilische und Aegyptische, $1\frac{3}{4}$ d. auf Ostindische Baumwolle). Den Versuchen der Spinner und Weber die Garne und Gewebe in entsprechender Weise im Preise zu heben, gelang es nur, eine Preis-Erhöhung von 1 d. pr. Pfd. zu bewirken, und bei der gleichzeitig eingetretenen Beschränkung der Nachfrage nach gewebten Tüchern ist zu befürchten, dafs eine Anzahl von weniger bemittelten Etablissements zur Einstellung ihrer Arbeiten genöthigt sein werden.

Von Garnen wurden an Gewicht dargestellt:

im Jahre	1846	495033109 Pfd.
» »	1845	494766487 »
» »	1844	445577480 »

Die Zunahme im Export bei Garnen und ungedruckten Kattunen, so wie die Abnahme der gedruckten Kattune ist aus der dritten Tabelle ersichtlich.

Die vierte Tabelle enthält die Ausfuhr-Resultate nach amtlichem Geldwerth von sämmtlichen Britischen Manufakturen und Landes-Erzeugnissen.

Was darunter die Britischen Metalle und zwar zunächst das Eisen betrifft, so hat dasselbe im Verlaufe des Jahres im Ganzen nur unbedeutend im Preise fluktuirt, obschon der Handel darin sowohl für den Export als zum einheimischen Verbrauche höchst umfangreich war. Bei der wahrscheinlichen Fortdauer dieses Begehrs möchte der gegenwärtige Preis für Schienen von 9 Lstr. 15 Sh. bis 10 Lstr. 5 Sh. die Tonne frei an Bord in Wales kaum einer erheblichen Ermäfsigung unterworfen sein. In Glasgow beträgt das Lager von Roheisen etwa 11500 Tons. gegen 240000 Tons vor einem Jahre. Schottland produzirt 520000 Tons jährlich. Von Zink hat sich sowohl der einheimische Verbrauch, als auch der Export nach Ostindien, wesentlich gehoben und

der Vorrath ist zur Zeit kaum noch 2000 Tons die zu etwa 20 Lstr. wohl sofort Käufer finden werden.

In der fünften Tabelle findet sich ein Nachweis über die Zahl sämmtlicher im letzten und vorletzten Jahre im Vereinten Königreiche ein- und ausgegangener Seeschiffe unter Angabe der Total-Trächtigkeit. Das Ergebnifs zeigt eine bedeutende Zunahme, insonderheit bei der Britischen Flagge, eine mäfsige bei Preufsen und sonstigen Deutschen Staaten, sowie bei Schweden und Dänemark, ferner bei Belgien, Frankreich, Spanien, Portugal und Italien; einen Ausfall hingegen bei Rufsland, Norwegen, den Niederlanden und den Vereinigten Staaten. Was insbesondere die Betheiligung der Preufsischen Rhederei in dem Verkehr mit diesem Reiche anlangt, so ergiebt sich die Zahl der Schiffe dieser Flagge, welche in den beiden Jahren 1845 und 1846 in diesseitige Häfen mit Ladung, in Ballast oder Schutz suchend, einliefen, so weit in den betreffenden Häfen Königliche Consular-Beamte vorhanden sind, aus folgender Zusammenstellung; es liefen ein:

in:	mit Ladung.		in Ballast.		Schutz suchend.		zusammen.	
	1846.	1845.	1846.	1845.	1846.	1845.	1846.	1845.
London	213	286	1	.	.	.	214	286
Liverpool	63	133	65	17	.	.	128	150
Leith	87	49	.	.	.	.	87	49
Aberden	10	9	.	.	.	1	10	10
Belfast	16	25	1	.	.	.	17	25
Berwick	4	3	.	.	.	.	4	3
Bristol	12	16	.	.	.	.	12	16
Cork	.	2	.	.	.	.	.	2
Dartmouth	.	1	.	.	1	3	1	4
Deal	.	.	.	.	4	13	4	13
Dover	3	4	.	.	4	5	7	9
Drogheda	1	1	.	.	2	.	3	1
Dublin	28	14	.	.	.	.	28	14
Dundee	34	43	.	.	.	.	34	43
Falmouth	1	.	.	.	6	5	7	5
Glasgow	4	2	.	.	.	.	4	2
Gloucester	11	19	.	.	.	.	11	19
Grangemouth	30	.	10	.	.	.	40	.
Guernsey	13	18	.	.	.	.	13	18
Hartlepool	.	3	65	79	.	.	65	82
Harwich	1	2	.	.	.	.	1	2
Hull	274	139	.	.	.	.	274	139
Jersey	8	9	.	.	.	.	8	9
Latus . .	813	778	142	96	17	27	972	901

in:	mit Ladung.		in Ballast.		Schutz suchend.		Totalzahl.	
	1846.	1845.	1846.	1845.	1846.	1845.	1846.	1845.
Transport . .	813	778	142	96	17	27	972	901
Limerick	6	.	.	.	.	.	6	.
Londonderry	9	3	.	.	.	.	9	3
Lynn	13	39	.	.	.	.	13	39
Montrose	2	3	.	.	.	.	2	3
Neucastle u/ Tyne	95	96	217	261	.	.	312	357
Newport und Cardiff	7	12	18	55	.	.	25	67
Padstow	.	.	.	2	.	.	.	2
Perth	9	7	.	.	.	.	9	7
Plymouth	10	21	.	.	2	4	12	25
Peterhead	.	2	5	.	1	1	6	3
Poole	1	1	.	.	.	.	1	1
Portsmouth	22	11	.	.	.	3	22	14
Ramsgate	4	1	.	.	5	6	9	7
Scilly	.	.	.	.	.	1	.	1
Sheernefs	7	22	.	.	.	.	7	22
Shoreham	15	15	.	.	.	.	15	15
Southampton	7	9	.	.	.	.	7	9
Stockton	34	14	90	72	.	.	124	86
Sunderland	22	46	28	17	.	.	50	63
Swansea	.	.	.	1	.	.	.	1
Waterford	1	3	.	.	.	.	1	3
Yarmouth	20	8	.	.	.	.	20	8
Totalzahl . .	1097	1091	500	504	25	42	1622	1637

Vorstehendes allgemeine Ergebnifs bekundet, dafs ungeachtet der von Grofsbritannien in neuerer Zeit den Norddeutschen Flaggen gewährten Vergünstigungen*), dem Verkehre Preufsischer Schiffe kaum ein erheblicher Abbruch widerfahren ist, obschon nicht in Abrede zu stellen sein möchte, dafs die damit hervorgerufene Fracht-Concurrenz

*) Das Verhältnifs der im Hafen von London aus Preufsischen Seeplätzen eingegangenen Schiffe stellt sich wie folgt:

	1846.					1845.				
Preufsische	Schiffe	214	mit	49475	Tons	gegen	286	Schiffe	mit	57354 Tons
Britische	»	123	»	15935	»	»	144	»	»	17782 »
Hannoversche	»	42	»	2784	»	»	56	»	»	4453 »
Mecklenburger	»	4	»	688	»	»	3	«	»	491 »
Oldenburger	»	3	»	214	»	»	—	»	»	— »
Hamburger	»	3	»	137	»	»	—	»	»	— »
Bremer	»	1	»	60	»	»	—	»	»	— »
überhaupt	»	390	»	69293	»	»	489	»	»	80080 »

Hiernach kamen, nach der Lastenzahl gerechnet, im Jahr 1846 auf die Preufsische Flagge 71,4, auf die Britische 23,0, auf Norddeutsche Flaggen 5,6 Proc., gegen resp. 71,7, 22,2 und 6,1 Proc. im Vorjahr.

mitunter in den vaterländischen Häfen wohl zum Nachtheil der Preussischen Rhederei rückgewirkt habe, zumal da diese auf Ausrüstung, Bemannung und Instandhaltung mehr als die benachbarten Rhedereien zu verwenden haben dürfte, und jene deshalb sich vorzugsweise zu billigeren Frachten verstehen können. Bezüglich dieser letzteren an und für sich, so sind die vorjährigen zwischen der Ostsee und England vorherrschenden Sätze denjenigen im Jahre 1845 möglichst gleich geblieben, nämlich 18 bis 20 Sh. per Load Balken, 4½ bis 6 Sh. den Quarter Weizen, 9 bis 10 Lstr. per Kiel Kohlen von Newcastle nach Stettin und 15 bis 17 Sh. per Ton Schienen-Eisen von Wales nach Stettin.

Durchgängig haben Preufsische Schiffe lohnende Beschäftigung gefunden, und die allgemeinen Ergebnisse dürften die Rhedereien vollkommen befriedigt haben. Es trugen dazu namentlich auch die schönen Frachten im Mittelmeere bei, unter anderen von Alexandrien nach den Niederlanden und Belgien, wo für den Quarter Weizen 7 bis 8 Sh. bewilligt ward, an Stelle von nur 5 Sh. im vorhergehenden Jahre; alsdann wurden mindestens zehn Preufsische Schiffe für Galacz nach den Niederlanden und Belgien zu 14 Sh. per Quarter Weizen, so wie verschiedene für Odessa nach diesen Ländern zu 11 bis 14 Sh. befrachtet. Die Kohlen-Frachten nach der Türkei erweisen sich dagegen weniger vortheilhaft, als im vorhergehenden Jahre.

Einen sehr erfreulichen Aufschwung hat demnächst der Preussische Schiffahrts-Verkehr mit dem blühenden Seeplatze Hull erfahren*), ungeachtet die Nähe der Elbe, verbunden mit einer regelmässigen von neun bis zehn Dampfschiffen unterhaltenen Fahrt zwischen Hull und Hamburg, den Verkehr so wesentlich erleichtert, dafs bei weitem der gröfste Theil der für die östlichen Provinzen der Preussischen Monarchie bestimmten Güter über Hamburg transitirt, und

*) Die aus Preufsischen Seeplätzen daselbst angelangten Schiffe betrugen:

	133	unter	Preufsischer Flagge mit	29362	Tons
	45	»	Britischer » »	6443	»
	66	»	anderer » »	6511	»
überhaupt:	244	Schiffe	»	42316	Tons gegen
	307	»	aus Dänischen Häfen »	19442	»
	32	»	» Hannover »	1652	»
	275	»	» den Hansestädten »	66050	»
	207	»	» Holländ. Häfen »	33040	»
	15	»	» Mecklenburgischen »	1186	»
	18	»	» Oldenburgischen »	733	»
	396	»	» Russischen »	91205	»
	8	»	» Oesterreichischen »	1909	»

die Preufsischen Segelschiffe dadurch von einer Koncurrenz in diesem Speditions-Handel ausgeschlossen werden. Man war jüngst in Hull bemüht, Salz-Depots zu errichten, in der Absicht, aus diesem wichtigen Export-Artikel einen neuen Handels-Zweig zu bilden, der insonderheit für die Ostsee und Nord-Deutschland sich von gröfster Wichtigkeit hätte erzeigen müssen. Ein baldiges Zustandekommen dieses Planes dürfte inzwischen an den hohen Transportkosten von den Salinen und an der schwierigen Koncurrenz mit Liverpool schwer zu beseitigende Hindernisse finden. Dagegen dürfte der Kohlenhandel in Hull allmählig zu einer wichtigen Stufe gelangen; es sind bereits mehrere Preufsische Schiffe mit diesem Brenn-Material befrachtet worden, und sobald erst die manchen Zweig-Eisenbahnen, die augenblicklich in jener Gegend im Bau begriffen sind, völlig hergestellt sein werden, so wird der Kohlen-Transport eine so wesentliche Erleichterung erhalten, dafs ein Versegeln fremder Schiffe nach Newcastle*), Sunderland u. s. w. kaum noch erforderlich werden möchte, ein Umstand, der bei dem grofsartigen und fortwährend noch steigenden Verbrauche Englischer Kohlen in Deutschland, sich für die Rheder von namhaftem Vortheile erweisen würde.

Die Aussichten für das Rhederei-Geschäft scheinen für das bevorstehende Jahr kaum etwas zu wünschen übrig zu lassen; in der That ist schon jetzt der Begehr nach Fahrzeugen zum Getreide-Transport dergestalt lebhaft, dafs es schwer hält, für ostseeisches Holz und sonstige Produkte irgend erhebliche Verfrachtungen zu Stande zu bringen. Ohne Zweifel wird dieser Aufschwung zu einer bedeutsamen Ausdehnung der vaterländischen Handels-Marine einen kräftigen Anstofs geben, und steht es zu wünschen, dafs bei den Neubauten, besonders auch auf Schrauben-Dampfschiffe Rücksicht genommen werden möge.

*) Die Versegelungen aus diesem Hafen, fast ausschliefslich mit Kohlen, betrugen:

3113	Britische	Schiffe mit	531557	Tons
und 2378	fremde	» »	293060	»
überhaupt 5491	Schiffe	»	824617	»

unter letzteren befanden sich:

278	Preufsische	Schiffe mit	39615	Tons
502	Dänische	» »	40972	»
126	hanseatische	» »	11273	»
75	Oldenburgische	» »	6185	»
47	Mecklenburgische	» »	4358	»
40	Hannoversche	» »	2065	»

Nachweis der Getreide-Einfuhren im Vereinten Königreiche von Grofsbritannien und Irland und in London speciell im Jahre 1846.

	Weizen.	Gerste.	Hafer.	Bohnen.	Erbsen.	Wicken.	Oelsaaten.	Mehl.	Senf und and. Saaten	Buchweiz.
	Qr.	Qr.	Qr.	Qr.	Qr.	Qr.	Qr.	Ctr.	Qr.	Qr.
Gesammt-Einfuhren im Vereint. Königreiche.	1437336	371137	796863	255521	212529	*)	589394	3363810	208229	22849
in London aus:										
Preufsen	111609	24594	23598	6491	26732	7308	3504	175	.	.
Rufsland	92745	.	141859	.	4670	.	117639	.	45	.
Oesterreich	51092	.	. .	480	330	.	6850	166	3746	.
Italien	47342	.	1860	16860	30	.	4664	3370	7336	.
Frankreich	34371	.	1362	482	37	12	.	8980	1464	730
Mecklenburg	33536	9079	1240	.	3669	.	350	.	.	.
Australien	16408	.	.	.	.	.	.	780	.	.
Dänemark	15008	112846	122627	3410	21936	1625	9	3500	414	1120
Spanien	23445	.	.	.	.	.	.	21607	781	.
Türkei	13187	.	.	.	.	.	1390	.	3871	.
Portugal	12755	50	.	3	.	.	.	.	1004	.
Amerika	15729	1518	1620	117	255	.	140	394073	8756	.
Canada	7140	30	2028	.	2052	.	.	182644	20	.
Griechenland	6912	1220	.	.	.	.	.	.	500	.
Hamburg	6265	19378	11243	799	4942	3674	754	1767	166	748
Aegypten	6028	.	.	32728	690	3540	6408	.	.	.
Malta	3913	.	.	7734	2732	.	.	.	.	.
Bremen	1190	.	5311	1417	.	463	.	.	.	.
Oldenburg	1020	.	45156	3004	33	.	.	.	34	.
Lübeck	900	105	.	.	245	.	.	.	.	.
Schweden	625	5	45570	189	243	25	398	.	.	.
Belgien	695	.	.	.	713	.	182	35	2357	.
Jersey	618	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Holland	.	5250	98723	2543	3223	156	152	.	6223	718
Cap d. g. Hoffnung	.	30	.	.	.	.	.	150	.	.
Ostfriesland	.	.	1140	248	.	.	.	.	.	.
Hannover	.	.	20394	795	.	.	855	.	60	.
Ostindien	.	.	500	.	.	.	12447	.	.	.
Cape Coast Castle .	.	.	.	.	.	.	.	.	1104	.
Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	160	.
überhaupt . .	502533	174105	524332	77300	72532	16803	155742	617247	38041	3316

*) In den allgemeinen Nachweisungen nicht besonders notirt.

Nachweis derjenigen in den Jahren 1846 und 1845 in London eingeführten Produkte, die vornehmlich deutschen Ursprungs sind.

Artikel.		1846.	1845.
ntimonium	Fässer.	517	374
	Tons.	100	90
Ostindischer	„	217	362
anziger Doppelbier	Achtel.	26294	11676
orsten	Fässer.	3410	4611
ichen-Rinde	Tons.	2348	.
utter, Hamburger	Fässer.	43797	32359
Holländ.	„	262150	225960
	½ „	8400	8138
äse	Ballen.	92127	.
	Mille Stck.	2305	.
ichorien	Tons.	181	421
	Säcke.	7184	2086
obalt-Erz	Fässer.	95	310
ett-Federn	Säcke.	2760	1957
lachs	Fässer.	17100	32926
	Ballen und Bündel.	3528	3803
aare, Ziegen-	Fässer.	61	92
Pferde-	Packete.	1274	1220
Menschen-	Fässer.	12	5
Ochsen-	„	1420	493
Schweine-	„	2420	2099
anf, Ostindischer	Tons.	.	6308
andere Sorten	„	.	7828
onig	Fässer.	1768	981
Vachholderbeeren	„	806	156
	Säcke.	4020	2988
heinwein	Gallons.	1565900	1570500

Artikel.		1846.	1845.
Leinen	Fässer.	293	28
	Kisten.	.	21
Braunstein	Fässer.	332	164
	Tons.	160	419
Oelkuchen	„	9743	14700
	Stck.	317800	513500
	Ballen.	50708	28323
Gesalzen. Rindfleisch	gr. Fäs.	27200	10940
	kl. „	558	3990
Schweinefl.	gr. Fäs.	.	1320
	kl. „	18205	8710
Feder-Posen	Fässer.	300	.
Lumpen, Deutsche	Säcke.	10640	10440
Italienische	„	12000	4770
Saaten, Anis	Fässer.	97	205
Fenchel	„	2685	424
Klee	„	12660	12696
	Säcke.	13000	10230
Kümmel	„	116	480
Leinsaat, ostind.	„	20200	73800
Schmalte	Fässer.	244	372
Zink	Platten	252574	436200
	Stücke.	2438	3430
	Tons.	55	380
Wachs, Bienen-	Kuchen	10719	9707
	Fässer.	1352	881
Saffran	„	767	743

Nachweis der Ausfuhren von Baumwollen-Garn, ungedruckten und gedruckten Kattunen aus den Häfen von London, Liverpool, Hull, Goole, Bristol u. Newcastle u/Tyne in den Jahren 1846 u. 1845.

nach:	Baumwollen-Garn.		ungedruckte Kattune.		gedruckte Kattune.	
	1846. Pfd.	1845. Pfd.	1846. Yards.	1845. Yards.	1846. Yards.	1845. Yards.
Marocco und der Berberei .	.	.	147420	31600	.	77500
Brasilien, Buenos Ayres, Monte Video etc.	30522	1900	69856668	53116828	41704280	42628756
Britisch-Westindien	38877	76533	17765800	16987142	17758418	20729641
Britisch-Nord-Amerika . . .	720876	847064	16721404	11580586	11834914	13362173
Belgien	5359219	3917267	1220416	2246587	677976	1078421
Küste von Afrika, excl. Cap der guten Hoffnung	10355	84897	2910965	5755800	5682956	5454125
Chili und Peru.	.	118400	29234501	20149503	17138571	24841575
Cap der guten Hoffnung . .	80256	15047	3591648	3394241	2666781	3520302
Columbien	6180	10696	1866085	5445122	1676115	7780578
Dänemark	883651	617180	861488	467912	449836	285064
Aegypten	756675	85740	7044258	3696560	486031	419798
Frankreich	115997	76786	1069777	1040698	1533934	1545993
fremdes Westindien	13812	15100	13656816	15018973	21302767	22578110
Gibraltar	903656	65870	12279033	16139177	5212231	6657072
Hansestädte etc.	45041329	40315592	16882682	16523393	25481739	27520261
Hannover	3248593	3115338	70044	27451	38439	86144
Niederlande	24662150	21556043	17624642	14178738	11896057	12424822
Indien	20412228	14116237	179684172	166946565	16456528	26083130
China	4090680	2402750	70923872	106490275	2638017	2535413
Malta u. den Ionischen Inseln	1709059	1315474	9568007	8106371	1992838	3106130
Mauritius und Batavia. . . .	1289	272	1106358	3067609	1107586	1973930
Mexiko	.	.	1648580	1994483	6290600	7410860
Neu-Holland	17262	43222	2415996	3961699	3088766	3850890
Neapel und Sicilien	8944447	6229423	9707106	3876834	9008905	5084000
Preufsen	615926	140264	.	1248	478	551
Portugal, Madeira etc. . . .	948674	807080	26485190	23971656	11583602	10969240
Rufsland	15421035	18167962	914306	823577	207739	160900
Schweden und Norwegen . .	3275320	2127567	997461	755941	451826	519670
Spanien	17090	1460	21600	376202	32962	90140
Sardinien, Toskana etc. . . .	5722063	4482539	20504804	16885890	11694746	12044400
Triest, österreich. Häfen etc.	4423845	2443775	15905559	9505852	2242174	4365000
Türkei und der Levante . .	9577296	8670950	55512308	68161151	21190476	28563230
Verein. Staaten v. Amerika .	81663	69507	10640215	12412981	13556509	13097850
überhaupt . .	157130025	131937935	618839181	613138645	267084797	310850690

Amtlicher Nachweis des deklarirten Werthes der in den Jahren 1846 und 1845 aus dem Vereinten Königreiche ausgeführten britischen Produkte und Manufakturen.

Artikel.		1846.	1845.
Butter und Käse	Liv. Sterl.	211003	216929
Lichte und Seife	„	203117	264620
Kohlen und Culm	„	972669	973635
Baumwollen-Manufakturen	„	17726966	19156096
do. Garn	„	7873727	6963235
Thonwaaren	„	793978	828182
Glas	„	262865	357421
Heringe	„	200225	155682
Eisen- und Stahlwaaren	„	2180057	2183000
Leder, bearbeitetes und unbearbeitetes	„	332426	351477
Leinen-Manufakturen	„	2838384	3036370
do. Garn	„	875556	1060566
Metalle, nämlich: Maschinerien	„	1161056	904961
Eisen und Stahl	„	4174558	3501895
Kupfer und Messing	„	1555006	1694441
Blei	„	147614	210974
Zinn in Stangen etc.	„	107759	48777
Zinnblech	„	640557	615729
Salz	„	205450	218302
Seiden-Manufakturen	„	837577	766405
Zucker, raffinirter	„	394146	472947
Schaaf- und Lammwolle	„	342848	556340
Wollen-Garn	„	907893	1066925
Wollen-Manufakturen	„	6334298	7693117
Gesammtwerth	Liv. Sterl.	51279735	53298026

Amtlicher Nachweis der in den Jahren 1846 und 1845 im Vereinten Königreiche mit Ladungen ein- und ausgelaufenen Schiffe aller Art und deren Tonnen-Gehaltes.

Länder denen die Schiffe gehören.	einklarirt.				ausklarirt.			
	1846.		1845.		1846.		1845.	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Britische Schiffe, im Küstenhandel des V. Königr.	141116	11985409	144908	12485854	156675	12981456	158454	13114104
das Vereinte Königreich und seine Colonien	16156	3622800	15964	3966853	15196	3091348	14515	2947257
Rufsland	264	68995	276	77288	175	46653	193	52597
Schweden	350	44648	312	44592	312	37155	290	41134
Norwegen	1007	157992	1127	177182	456	51471	528	63832
Dänemark	1421	100120	1002	75659	1767	133041	1583	123259
Preufsen	1205	239326	1234	240699	1028	179204	1055	184940
andere Deutsche Staaten	1429	129406	1115	98690	1586	149846	1471	137566
Niederlande	670	53538	714	55838	693	62504	866	78453
Belgien	279	38391	248	33809	319	44615	353	48233
Frankreich	817	38039	796	38319	1997	172874	1909	154951
Spanien	128	21311	96	13691	120	17541	95	12322
Portugal	111	13353	47	4893	47	5058	38	4124
Italien	228	57498	150	39092	287	71853	170	42250
andere Europäische Staaten	24	7349	12	2867	18	4630	9	2489
Vereinigte Staaten von Amerika	753	436397	758	448166	652	400497	689	413960
andere Staaten in Amerika, Afrika und Asien . . .	6	1600	8	2950	3	835	7	1830
überhaupt . .	24848	5030771	23859	5025588	24656	4469125	23771	4309197

Resultate der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Verzollung im Deutschen Zollverein, im Jahre 1846.

Die zur gemeinschaftlichen Theilung zu stellenden Brutto-Zolleinnahmen haben betragen bei den

1. Eingangsabgaben	25746831	Thlr.,
2. Ausgangsabgaben . . .	491370	»
3. Durchgangsabgaben . .	333110	»
Summa . .	26571311	Thlr.

Es ergiebt dies gegen das Jahr 1845 eine Mindereinnahme von 1151224 Thlrn., welche in dem Ergebnifs der Einnahmen von den Eingangs- und Durchgangsabgaben ihren Grund hat. Die Einnahme von den Ausgangsabgaben hat sich nicht unerheblich vermehrt.

1. Für die Eingangsabgaben stellt sich eine Mindereinnahme von 1107982 Thlrn. heraus. Sie wird im Allgemeinen der Theuerung der Lebensmittel und der dadurch hervorgerufenen Einschränkung der Konsumtion, sowie der auf gröfsere Handels-Spekulationen hemmend einwirkenden Geldverlegenheit zuzuschreiben sein.

Von den wichtigeren Gegenständen sind folgende Quantitäten in sämmtlichen Staaten des Zollvereins zum Eingang verzollt worden:

№ des Zolltarifs.	Waarengattung.	Tarifsatz.	1846.	1845.	also in 1846. mehr.	also in 1846. weniger.
2. *a.*	Baumwolle, rohe . . . . . Ctr.	frei.	352190	446470	.	94280
2. *b.*	Baumwollengarn:					
	1. ungebleichtes, ein- und zweidräthiges und Watten . . . . „	2 thl. — sgr.	582844	461966	120878	.
	gezetteltes . . . . . „	3 „ — „	47815	48316	.	501
	2. drei- und mehrdräthiges etc. „	8 „ — „	4130	4103	27	.
2. *c.*	Baumwollenwaaren . . . . . „	50 „ — „	10220	9480	740	.
	darunter zu ermäfsigten Sätzen . . . . „	20 „ — „	884	1001	.	117
5. *d.*	Soda, ungereinigte und gereinigte. „	1 „ — „	94607	137105	.	42498
6.	Eisen und Stahl:					
a.	Roheisen und altes Brucheisen . . „	— „ 10 „	1566295	427072	1139223	.
	darunter aus Belgien . . . . . „	— „ 5 „	356914	247690	109224	.
b.	geschmiedetes, in Stäben von ½ □Zoll, Eisenbahnschienen etc.. „	1 „ 15 „	1025816	981570	44246	.
	darunter aus Belgien . . . . . „	1 „ 7½ „	71866	119860	.	47994
c.	in Stäben von weniger als ½ □Zoll Querschnitt . . . . . „	2 „ 15 „	12758	17322	.	4564
d.	façonnirtes Eisen in Stäben etc.. . „	3 „ — „	74546	55143	19403	.
e.	Weifsblech, Drath etc. . . . . „	4 „ — „	12388	12530	.	142
f.	Eisen- u. Stahlwaaren, ganz grobe „	1 „ — „	42838	49959	.	7121
	dergleichen, grobe etc. . . . . „	6 „ — „	41971	41106	865	.
	dergleichen, feine etc.. . . . . „	10 „ — „	3658	3475	183	.

№ des Zolltarifs.	Waarengattung.		Tarifsatz.	1846.	1845.	also in 1846. mehr.	also in 1846. weniger.
8.	Flachs, Werg, Hanf, Heede	Ctr.	— thl. 5 sgr.	200960	299643	.	98683
22.	Leinengarn und Leinenwaaren.						
a.	rohes Garn	„	— „ 5 „	59819	69686	.	9867
	darunter aus dem Steuerverein	„	frei.	13601	6991	6610	.
b.	gebleichtes oder gefärbtes Garn . .	„	1 thl. — sgr.	8110	10056	.	1946
c.	Zwirn	„	2 „ — „	9681	9535	146	.
d.	Packleinewand und Segeltuch . . .	„	— „ 20 „	6661	8942	.	2281
	darunter aus dem Steuerverein	„	frei.	2215	3241	.	1026
e.	rohe Leinewand	„	2 thl. — sgr.	5429	7864	.	2435
	darunter aus dem Steuerverein	„	frei.	2362	5443	.	3081
f.	gebleichte, gefärbte Leinewand etc.	„	11 thl. — sgr.	1549	1370	179	.
25. *b.*	Brantwein, Arrak, Rum etc.	„	8 „ — „	25459	29994	.	4535
	Franzbrantwein	„	16 „ — „	1633	1891	.	258
f.	Wein und Most	„	8 „ — „	208347	200647	7700	.
	dergleichen aus der Schweiz. . . .	„	— „ 15 „	69250	47190	22060	.
i.	*β.* getrockn. Feigen, Rosinen, Korinthen etc..	„	4 „ — „	122396	141087	.	18691
k.	Gewürze, wie Galgant, Pfeffer, Zimmt etc.	„	6 „ 15 „	53148	55983	.	2835
l.	Heringe	Ton.	1 „ — „	291189	281874	9315	.
m.	Kaffee	Ctr.	6 „ 15 „	817039	826405	.	9366
	Kakao	„	6 „ 15 „	11154	9780	1374	.
s.	Reis	„	2 „ — „	194936	200130	.	5194
u.	Syrup	„	4 „ — „	947	3547	.	2600
v.	Tabak.						
	1. unbearbeit. Blätter u. Stengel	„	5 „ 15 „	290321	323039	.	32718
	2. Rauchtabak etc.	„	11 „ — „	14929	15848	.	919
	3. Cigarren	„	15 „ — „	24347	23762	585	.
	4. Schnupftabak	„	15 „ — „	94	130	.	36
x.	Zucker.						
	1. Brot- u. Hutzucker, Kandis, Lumpen	„	10 „ — „	1529	1964	.	435
	2. Rohzucker und Farin	„	8 „ — „	156	189	.	33
	3. Rohzucker für Siedereien . .	„	5 „ — „	1358645	1408556	.	49911
26.	Oel in Fässern	„	1 „ 20 „	53396	111836	.	58440
	dergl. mit Terpentinöl versetzt . .	„	— „ 15 „	67235	71462	.	4227
30. *b.*	seidene Zeuge, Bänder etc. . . .	„	110 „ — „	2876	2673	203	.
c.	halbseidene Waaren etc.	„	55 „ — „	3133	3170	.	37
36.	Talg	„	3 „ — „	24663	35537	.	9577
	Stearin	„	3 „ — „	1297			
41.	Wolle und Wollenwaaren:						
a.	Schafwolle, roh und gekämmt. . .	„	frei.	149798	163117	.	13319
b.	drei- und mehrfach gezwirntes od. gefärbtes Garn.	„	8 thl. — sgr.	8831	10472	.	1641
c.	1. bedr., ungewalkte Waaren .	„	50 „ — „	7299	6121	1178	.
	2. gewalkte, unbedruckte Tuch- und Filzwaaren	„	30 „ — „	17148	31480	.	14332
A. E. A.	gebücktes Leinengarn	„	— „ 15 „	1319	577	742	.
„	einfaches und doublirtes ungefärbtes Wollengarn	„	— „ 15 „	33780	40003	.	6223
„	rohe Seide	„	— „ 15 „	12679	13947	.	1268
„	Thran.	„	— „ 15 „	262996	450355	.	187359

Unter den vorstehend angegebenen Summen sind die in dem Herzoglich Braunschweigschen Harz-Leine-Distrikt nach einem besonderen Tarif verzollten Waaren nicht begriffen.

Die stattgehabten Minderverzollungen treffen nach der Reihefolge ihres Minderertrages insbesondere folgende Gegenstände:

a) wollene Waaren, zum Satze von 30 Thlrn. pro Ctr., wovon 429960 Thlr. weniger als im Vorjahre aufgekommen sind. Es hat dies seinen Grund zum grofsen Theil in den gegenwärtigen Tarifbestimmungen, nach welchen von mehreren Gattungen wollener Waaren, die früher nur mit 30 Thlrn. pro Ctr. verzollt wurden, jetzt 50 Thlr. an Zoll zu entrichten ist, weshalb auch zu Ende 1845 grofse Mengen solcher jetzt höher besteuerten wollenen Waaren im Voraus bezogen worden sind;

b) Rohzucker für Siedereien hat eine Mindereinnahme von 252124 Thlrn., und

c) unbearbeitete Tabaksblätter und Stengel von 179949 Thlrn. ergeben;

d) von Oel in Fässern betrug die Mindereinnahme 99514 Thlr., worauf die günstige Ernte in Raps innerhalb der Zollvereins-Staaten von wesentlichem Einflufs gewesen sein wird; ferner wurden

e) von Thran 93680 Thlr.,

f) von trockenen Südfrüchten 74764 Thlr.,

g) von Kaffee 60879 Thlr. — bei diesem Artikel zum Erstenmale seit der Zollvereinigung eine Verminderung des Verbrauchs, —

h) von Soda 42498 Thlr.,

i) von Branntwein aller Art 40408 Thlr. weniger erhoben.

Dagegen haben bei einigen wichtigeren Gegenständen erhebliche Mehrverzollungen Statt gefunden, namentlich sind

a) bei Roheisen 361537 Thlr.,

b) bei Twist 241756 Thlr., wegen der für diesen Artikel von 1847 ab eingetretenen Zollerhöhung,

c) bei geschmiedetem Eisen in Stäben, Eisenbahnschienen etc. 78542 Thaler,

d) bei façonnirtem Eisen in Stäben 58209 Thlr.,

e) bei Wein und Most, im Ganzen 72630 Thlr.,

f) bei bedruckten, ungewalkten wollenen Waaren 58900 Thlr., in Folge der Zollerhöhung für verschiedene dieser Kategorie angehörende Waaren, und

g) bei Baumwollenwaaren 42850 Thlr. mehr eingenommen.

2. Bei den Ausgangsabgaben ergiebt sich im Ganzen eine Mehreinnahme von 78558 Thlrn., und nach der bestehenden Ausscheidung treffen

a) auf den östlichen Verband 27794 Thlr. Mindereinnahme,

b) auf den westlichen Verband 106352 Thlr. Mehreinnahme.

Die Mindereinnahme im östlichen Verbande ist vornehmlich dadurch entstanden, dafs wegen der während des Jahres 1846 bestandenen Verschiedenheit des Aus- und Durchgangszolls für rohe Baumwolle davon weniger zum Ausgange und dagegen mehr zum Durchgange abgefertigt wurde. Ferner hat auch eine verminderte Ausfuhr von Schafwolle Statt gefunden. — Die Mehreinnahme im westlichen Verbande gründet sich hauptsächlich darauf, dafs in Bayern, Württemberg und Baden im 4. Quartal 1846 die Erhebung eines nicht unbedeutenden Ausgangszolls von Getreide, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten angeordnet wurde.

Die aus dem gesammten Zollverein im vorigen Jahre ausgeführten Quantitäten können von folgenden vier Gegenständen schon jetzt angegeben werden:

No. des Zolltarifs.	Waarengattung.	Tarifsatz. thl.	sgr.	1846.	1845.	also in 1846 mehr.	weniger.
2. *a.*	rohe Baumwolle . . . . . Ctr.	—	15	33850	105501	.	71651
8.	Flachs, Werg, Hanf, und Heede »	frei		129680	205676	.	75996
41. *a.*	Schaafwolle, roh und gekämmt »	2	—	78480	134550	.	56070
	darunter nach Belgien . . . . . »	1	—	34734	24509	10225	.
A. E .A.	rohe Seide . . . . . »	frei		1081	1227	.	146

3. Die Durchgangsabgaben weisen eine Mindereinnahme von 121800 Thlrn. nach, welche sich

a) auf den östlichen Verband mit 100318 Thlrn.,

b) auf den westlichen Verband mit 21482 Thlrn.

vertheilt. Im Allgemeinen erklärt sich diese Verminderung durch die Ermäfsigung der Transitzölle und durch einen geringeren Transitverkehr von und nach Polen in Folge der ungünstigen Resultate der Ernten in diesem Lande und der dort stattgehabten politischen Unruhen.

Nachträgliche Bemerkung.

Aufser in den auf Seite 297 genannten Zollvereins-Staaten wird auch in Preufsen bei dem Eingang in die Provinz Westphalen und in der freien Stadt Frankfurt der Reis zollfrei eingelassen.

Das ebendaselbst erwähnte Gesetz zom 24. Februar 1847 ist nicht, wie nach der Fassung zu vermuthen sein würde, im Herzogthum Nassau, sondern im Grofsherzogthum Baden ergangen.

Gedruckt bei Gustav Schade.

INTELLIGENZBLATT ZUM HANDELS-ARCHIV.

April 1847.

In Commission bei H. J. Kefsler in Frankfurt a. M. sind erschienen:

Wechsel-
und
Merkantil-Ordnung
der
Freien Stadt Frankfurt.
Offizielle Ausgabe.
1845.

gr. 8. auf Druckpapier brosch. ⅔ Thlr., auf Schreibp. geb. 1 Thlr.

Anmerkungen
zu den
Wechsel-Gesetzen
der
Freien Stadt Frankfurt,
mit besonderer Bezugnahme
auf
die offizielle Ausgabe der Wechselordnung
vom Jahre 1845.

gr. 8. auf Druckpapier brosch. ⅔ Thlr., auf Schreibp. geb. 1 Thlr.

Bei uns ist erschienen:

Tabelle der Deutschen Bundesstaaten.
Eine
geographisch-statistische Tabelle
für
Postbehörden, Comtoirs, Pafs-, Gerichts- und Geschäftsbureaus,
so wie
zum Privatgebrauch
bearbeitet
von
S. Neubürger und W. Obermeier.

Preis 20 Sgr.

C. H. Beck'sche Buchhandlung in Nördlingen.

Bei Justus Perthes in Gotha ist erschienen:

Deutschland,
Königreich der Niederlande, Königreich Belgien
und die Schweiz.
Nach Stieler's Entwurf.
Zum
Reisegebrauch eingerichtet unter Mitwirkung des
Ober-Post-Commissars F. M. Diez,
gemeinschaftlich gezeichnet
von
F. v. Stülpnagel und J. C. Bär.
4 Blatt in Folio 2½ Thlr.
Auf Linnen und in Cart. 3 Thlr.

Post- und Eisenbahn-Karte
von
Deutschland und den anliegenden Ländern.
Herausgegeben
von
F. M. Diez
und entworfen und gezeichnet
von
J. C. Bär.
In Fol. aufgezogen und in Cart. 1½ Thlr.

In Berlin bei Gustav Hempel erscheint nächstens:

Kutscheit's
Reise- und Eisenbahn-Buch.
Enthaltend sämmtliche
Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffahrts-Verbindungen
zwischen
den Städten Deutschlands
und den
Nachbarstaaten,
mit Angabe der
Abgangs- und Ankunfts-Zeiten
sowie der
Entfernungen und Fahrpreise.
Nebst 20 Karten und einer Verkehrskarte von Mittel-Europa.
Elegant gebunden in rothen engl. Cambric, mit gepreſstem Deckel
und vergoldetem Titel. Preis 10 Sgr.

I. GESETZGEBUNG.

ZOLLVEREIN.

Verfügungen, den Erlafs der Eingangs-Abgabe von Reis betreffend.

Aufser in den auf S. 297 und S. 389 genannten Theilen des Zollvereins ist die zollfreie Einlassung von Reis bis zum 30. September 1847 gestattet worden: in der Preufsischen Rheinprovinz durch Verfügung vom 29. März; in den östlichen Provinzen der Preufsischen Monarchie, mit Ausschlufs der zum Thüringischen Zollverbande gehörenden Landestheile, durch Verfügung vom 19. April; im Regierungs-Bezirk der Pfalz des Königreichs Bayern; im Grofsherzogthum Hessen und bei Rhein durch Bekanntmachung vom 24. März.

PREUSSEN.

Gesetz über die Errichtung von Handelsgerichten.

Wir FRIEDRICH WILHELM, von Gottes Gnaden, Koenig von Preussen etc. etc.

verordnen über die Errichtung von Handelsgerichten für diejenigen Theile Unserer Monarchie, in welchen das Allgemeine Landrecht und die Allgemeine Gerichtsordnung Gesetzeskraft haben, auf den Antrag Unseres Staats-Ministeriums und nach vernommenem Gutachten Unseres Staats-Raths, was folgt:

I. Errichtung der Handelsgerichte.

§. 1. An jedem Orte, wo wegen eines bedeutenden Handels- oder Schiffahrts-Verkehrs ein Bedürfnifs zu einem Handelsgericht obwaltet, soll, wenn die dortige Kaufmannschaft oder Handelskammer darauf anträgt, ein solches Gericht, nach Einholung Unserer besonderen Genehmigung, errichtet werden.

§. 2. Auch die Kommerz- und Admiralitäts-Kollegien zu Königsberg und Danzig, so wie die für Handelssachen bestehenden Gerichts-Deputationen zu Stettin, Elbing und Memel, sollen, wenn die dortigen Kaufmannschaften darauf antragen, zu Handelsgerichten umgestaltet werden.

§. 3. Die Kosten der Errichtung und Unterhaltung der Handelsgerichte werden aus Staatsmitteln bestritten; die Beschaffung und Unterhaltung der für ein solches Gericht erforderlichen Geschäftsräume, wo dieselben in dem Orts-Gerichtsgebäude nicht gewährt werden können, liegt jedoch dem Handelsstande des Bezirks ob, für welchen das Handelsgericht bestimmt ist.

II. Organisation der Handelsgerichte.

§. 4. Das Handelsgericht ist für die ihm überwiesenen Rechts-Angelegenheiten (§§. 18 — 20) Gericht erster Instanz und zunächst dem Landes-Justiz-Kollegium untergeordnet. Auch eximirte Personen sind dem Handelsgericht unterworfen.

§. 5. Jedes Handelsgericht besteht aus einem rechtsverständigen Direktor nebst zweien rechtsverständigen Mitgliedern und mindestens vier Mitgliedern, welche dem Handelsstande angehören.

§. 6. Der Direktor des Handelsgerichts wird in Verhinderungsfällen durch das älteste rechtsverständige Mitglied vertreten.

Die Vertretung der übrigen rechtsverständigen Mitglieder erfolgt durch ein- für allemal dazu ernannte Mitglieder des Ortsgerichts. Ist die Reihefolge, in der dieselben zuzuziehen sind, bei der Ernennung nicht bestimmt, so bleibt die Auswahl unter ihnen dem Dirigenten des Ortsgerichts überlassen.

Für die Mitglieder aus dem Handelsstande wird eine gleiche Anzahl von Vertretern bestellt und durch die Ernennung der Einzelnen zum ersten, zweiten etc. Stellvertreter die Reihefolge bestimmt, in welcher dieselben in Verhinderungsfällen eintreten sollen.

§. 7. Der Direktor und die rechtsverständigen Mitglieder eines Handelsgerichts bedürfen derselben Qualifikation, welche der Direktor und die Mitglieder des Ortsgerichts besitzen müssen. Ihre Anstellung, so wie die der Subaltern- und Unterbeamten, erfolgt in derselben Weise, wie die der Beamten des Ortsgerichts.

§. 8. Die Mitglieder aus dem Handelsstande und deren Stellvertreter müssen zur Uebernahme eines obrigkeitlichen Amtes überhaupt geeignet, mindestens dreifsig Jahre alt sein und seit fünf Jahren

selbstständig Handel treiben oder solchen früher mindestens fünf Jahre lang selbstständig betrieben haben und nicht etwa zur Zeit ein anderes Gewerbe treiben.

§. 9. Die dem Handelsstande angehörenden Mitglieder und deren Stellvertreter werden durch die angesehensten Handeltreibenden des Bezirks, für den das Handelsgericht bestimmt ist, erwählt. Die Wähler, deren Zahl nicht weniger als 25 und nicht mehr als 60 betragen darf, ernennt die Regierung. Zur Gültigkeit der Wahl, welche für jede Stelle besonders erfolgen mufs, ist die absolute Stimmenmehrheit der in dem Termine anwesenden Wähler erforderlich. Ergiebt sich bei der ersten Abstimmung keine absolute Mehrheit, so ist der Wahlakt zu wiederholen; stellt sich auch bei der zweiten Abstimmung eine absolute Mehrheit nicht heraus, so sind diejenigen beiden Kandidaten, welche in der zweiten Abstimmung die meisten Stimmen erhalten haben, auf eine engere Wahl zu bringen. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Loos.

§. 10. Die Wahlhandlung wird durch einen von der Regierung zu ernennenden Kommissar geleitet. Die Regierung theilt das Wahl-Protokoll mit den Erinnerungen, welche sie etwa dagegen zu machen hat, dem Landes-Justiz-Kollegium mit, welches, wenn die Wahl vorschriftsmäfsig geschehen ist und die Gewählten gehörig qualifizirt sind, bei dem Justiz-Minister deren Bestätigung nachsucht und, sobald solche erfolgt ist, die Vereidigung und Einführung derselben veranlafst.

§. 11. Die Amtsdauer der Mitglieder aus dem Handelsstande und ihrer Stellvertreter wird auf sechs Jahre bestimmt; doch soll der Wechsel derselben nicht mit einem Male, sondern nach und nach in gleichen Zeit-Abschnitten erfolgen und zu dem Ende von den zuerst Erwählten ein Theil schon während der ersten sechs Jahre ausscheiden. Die näheren Bestimmungen über diesen Wechsel der Mitglieder bei den einzelnen Handelsgerichten bleiben den Reglements für dieselben vorbehalten.

Die Ausscheidenden können wiedererwählt werden.

§. 12. Scheidet ein dem Handelsstande angehörendes Mitglied vor Ablauf seiner Amtszeit aus, so tritt für die übrige Dauer dieser Zeit ein Stellvertreter ein (§. 6).

§. 13. Die dem Handelsstande angehörenden Mitglieder haben während der Dauer ihres Amtes, in Beziehung auf dasselbe, die Rechte und Pflichten richterlicher Beamten; die Suspension vom Amte und die Entfernung aus demselben tritt daher bei einem sol-

chen Handelsrichter in denselben Fällen ein, in welchen sie bei anderen richterlichen Beamten stattfindet, aufserdem aber auch alsdann

1. wenn über sein Vermögen Konkurs eröffnet ist;
2. wenn er sich für zahlungsunfähig erklärt hat;
3. wenn ihm durch einen Beschlufs der Stadtverordneten oder durch richterliches Urtheil das Bürgerrecht entzogen ist;
4. wenn ihn die kaufmännische Korporation oder die Handelskammer durch einen Beschlufs suspendirt oder ausgeschlossen hat;
5. wenn er durch richterliches Urtheil der kaufmännischen Rechte verlustig erklärt ist.

In diesen Fällen (Nr. 1 bis 5) ist der Direktor des Handelsgerichts befugt, dem zu Suspendirenden die Ausübung des Amtes vorläufig zu untersagen; er mufs aber hiervon sofort dem Landes-Justiz-Kollegium Bericht erstatten.

§. 14. Die Mitglieder aus dem Handelsstande verwalten ihr Amt als ein unbesoldetes Ehrenamt; die durch Erledigung einzelner Aufträge veranlafsten baaren Auslagen werden ihnen erstattet.

§. 15. Die Vorschriften des §. 385 Titel 11. Theil I. und der §§. 1939 und 2364. Titel 8 Theil II. des Allgemeinen Landrechts sollen auf die dem Handelstande angehörenden Mitglieder der Handelsgerichte keine Anwendung finden; diese Beamte sind aber gleich allen anderen Richtern verpflichtet, sich in den Rechtssachen, bei deren Entscheidung sie ein persönliches Interesse haben, jeder Mitwirkung zu enthalten.

§. 16. An den Beschlüssen des Handelsgerichts nehmen die Mitglieder aus dem Handelsstande, gleich den rechtsverständigen Mitgliedern, mit unbeschränktem Stimmrecht Theil.

§. 17. Die für einzelne Zweige des Handels- oder Schiffahrts-Verkehrs etwa noch besonders erforderlichen Sachverständigen werden vom Handelsgerichte ernannt und können ein- für allemal vereidigt werden.

III. Kompetenz der Handelsgerichte.

§. 18. Zur Kompetenz der Handelsgerichte gehören alle Streitigkeiten aus Handelsgeschäften, welche zwischen Handeltreibenden geschlossen sind.

§. 19. Den Handelsgerichten werden ferner, ohne Unterschied, ob die Parteien Handeltreibende sind oder nicht, die Streitigkeiten aus folgenden Rechts-Verhältnissen überwiesen:

1. aus Verträgen über Bodmerei und im Noth-Hafen kontrahirte Schulden;
2. aus Schiffs-, Bodmerei-, Fracht- und Waaren-Versicherungen gegen Wassers- oder Feuersgefahr;
3. aus Verträgen über Erbauung, Reparatur, Ausrüstung, Erwerb, Verpfändung oder Miethung von Seeschiffen und allen anderen zur Fracht-Schiffahrt bestimmten Schiffsgefäfsen;
4. aus dem Verhältnisse der Schiffsrheder, des Schiffers und der Schiffsmannschaft zu einander;
5. aus allen Fracht-Geschäften im Handels-Verkehre bei Sendungen zu Wasser oder zu Lande, desgleichen bei Seeschiffen aus dem Verhältnisse des Rheders und des Schiffers zu den Schiffs-Passagieren;
6. über Ansprüche auf Berge-Gelder, Vergütungen an Havarei- oder Seeschäden, wegen An- oder Uebersegelns, Antreibens und Stofsens der Seeschiffe und aller anderen zur Fracht-Schiffahrt bestimmten Schiffsgefäfse;
7. aus Sozietäts-Verträgen zu Handels-, Fabrik-, Manufaktur-Unternehmungen während der Dauer und bei oder nach Auflösung der Sozietät;
8. über das Recht zur Führung einer bestimmten Handels-Firma;
9. aus dem Verhältnisse der Handeltreibenden zu ihren Agenten, Faktoren, Disponenten, Gehülfen und Lehrlingen; ferner
10. Klagen gegen Agenten, Faktoren oder Disponenten aus Handels-Geschäften, welche sie in dieser Eigenschaft geschlossen haben, so wie gegen Handlungsdiener oder Lehrlinge aus Handels-Geschäften, die von denselben für ihren Prinzipal vorgenommen sind;
11. Klagen, welche gegen Mäkler, Dispacheurs, Schiffs-Abrechner, Güter-Bestätiger, desgleichen gegen Wäger, Messer, Braker, Schauer, Stauer und überhaupt alle diejenigen, welche die Quantität oder Qualität von Waaren oder deren richtige Verpackung öffentlich zu beglaubigen haben, aus den Berufs-Geschäften dieser Personen angestellt werden;
12. Klagen aus rechtskräftigen Handelsgerichts-Erkenntnissen.

§. 20. Vor die Handelsgerichte gehören ferner:

1. die öffentlichen Aufgebote
   a) gestrandeter oder seetriftiger Güter;
   b) verlorener Schiffs-Urkunden;

c) unbekannter Gläubiger von Sozietäts- oder anderen kaufmännischen Handlungen, so wie von solchen Aktien-Gesellschaften, welche auf Gewerbe- oder Handels-Unternehmungen gerichtet sind (§§. 537 bis 539 und §. 683. Tit. 8. Theil II. des Allgemeinen Landrechts);

2. die Ausführung der entweder von den Handelsgerichten selbst oder von anderen Gerichten verfügten Arreste auf Seeschiffe und andere zur Frachtschiffahrt bestimmten Schiffsgefäfse; auf deren Ladung, so wie auf die Person, die auf dem Schiffe befindlichen Effekten und die Heuer des Schiffers und der Schiffsmannschaft (§§. 1409 bis 1419. Tit. 8, Theil II. des Allgemeinen Landrechts);
3. die General-Moratoriensachen der Handeltreibenden;
4. die Verhandlungen und Entscheidungen über die von Handeltreibenden nachgesuchten Rechtswohlthaten der Güter-Abtretung und der Kompetenz;
5. die Konkurs- und erbschaftlichen Liquidations-Prozesse über das Vermögen und den Nachlafs Handeltreibender;
6. die Konkurs-Prozesse über Seeschiffe (§. 681 ff. Tit. 50. Thl. I. der Allgemeinen Gerichtsordnung);
7. die Subhastationen von Schiffen (§. 1 Nr. 3 der Verordnung vom 4. März 1834).

§. 21. Aus einem Handelsgeschäfte, welches zwischen einem Handeltreibenden und einer dem Handelsstande nicht angehörenden Person geschlossen ist, kann der Handeltreibende auch bei dem Handelsgerichte belangt werden.

§. 22. Den Handeltreibenden (§§. 18 — 21) werden diejenigen Aktien-Gesellschaften gleichgeachtet, welche auf Gewerb- oder Handels-Unternehmungen gerichtet sind.

§. 23. Zwischen den Handelsgerichten und anderen Gerichten ist eine freiwillige Prorogation des Gerichtsstandes zulässig. Die Vorschrift des §. 161. Tit. 2. Theil I. der Allgemeinen Gerichtsordnung findet demnach auf sie keine Anwendung.

§. 24. Bei Handlungen der freiwilligen Gerichtsbarkeit, welche auf den Handels- oder Schiffahrts-Verkehr Bezug haben, hängt es von der Wahl der Interessenten ab, ob sie dieselben bei dem Handelsgerichte oder bei einem anderen Gerichte, oder, so weit dies zulässig ist, bei einem Notar vornehmen wollen.

Ausschliefslich vor die Handelsgerichte gehören jedoch die nicht streitigen Strandungs-, Havarei- und Nothhavelungssachen, so wie die

Ausfertigung der Schiffspässe, Beylbriefe, Certifikate, Seeproteste und Verklarungen der Schiffsleute.

IV. Verfahren bei den Handelsgerichten.

§. 25. Die Handelsgerichte haben bei ihrem Verfahren dieselben Vorschriften zu befolgen, welche für die ordentlichen Gerichte verbindend sind, namentlich auch die Verordnung über das Verfahren in Civilprozessen vom 21. Juli 1846, jedoch unter Beachtung der nachstehenden besonderen Bestimmungen.

§. 26. Die Handelsgerichte haben sich die Vermittelung von Vergleichen zur besonderen Aufgabe zu machen. Sie sind befugt, in jeder Lage des Prozesses, auf den Antrag einer Partei oder auch von Amtswegen, die Parteien zum Versuch einer gütlichen Beilegung des Streits vor eine Kommission des Gerichts zu verweisen.

§. 27. Die Handelsgerichte sind ermächtigt, eximirte Personen unmittelbar als Zeugen vorzuladen und durch die gesetzlichen Zwangsmittel zum Erscheinen anzuhalten.

§. 28. Hat der Verklagte einen Theil der Forderung anerkannt, so ist hierüber sofort die Agnitions-Resolution abzufassen und der Prozefs nur wegen des bestrittenen Theils fortzusetzen.

§. 29. In denjenigen Fällen, in welchen nach allgemeinen Vorschriften Erkenntnisse, ungeachtet der dagegen eingelegten Rechtsmittel, vollstreckt werden können, sind auch die Erkenntnisse der Handelsgerichte vollstreckbar.

Aber auch in allen übrigen Fällen sind die Erkenntnisse der Handelsgerichte, ungeachtet der dagegen etwa zulässigen Rechtsmittel, in der Art sogleich vollstreckbar, dafs auf den Antrag des Klägers, und nachdem derselbe eine von dem Gerichte zu bestimmende Kaution bestellt hat, der Verklagte durch Exekution, mit Ausschlufs des Personal-Arrestes, angehalten werden mufs, nach seiner Wahl entweder dem ergangenen Urtheile Genüge zu leisten, oder die streitige Sache oder Summe zum gerichtlichen Gewahrsam zu geben, oder eine vom Gericht festzusetzende Kaution in baarem Gelde, geldwerthen Papieren oder sicheren Hypotheken zu bestellen. Der Werth der Papiere wird hierbei nach dem Börsenkurse am Tage der Deposition berechnet und die Sicherheit der Hypotheken nach den Vorschriften der §. 17 — 20. Tit. 47. Thl. I. Allg. Gerichts-Ordnung beurtheilt.

Das Handelsgericht kann die von dem Kläger bestellte Kaution herabsetzen, wenn der Verklagte dem Erkenntnisse auf andere Art als durch Zahlung einstweilen genügt hat.

§. 30. Werden in Folge einer durch das Handelsgericht ver-

fügten Exekution Interventions-Ansprüche erhoben, die nicht aus Handels-Verhältnissen entsprungen sind, so ist das Handelsgericht befugt, das Verfahren über diese Ansprüche an das ordentliche Gericht zu verweisen.

§. 31. Zur Gültigkeit eines handelsgerichtlichen Erkenntnisses ist die Theilnahme von mindestens drei Richtern in allen Fällen, namentlich auch in Bagatellsachen, erforderlich.

§. 32. Wer als kaufmännisches Mitglied eines Handelsgerichts bestellt werden kann (§. 8), soll vor dem Handelsgerichte als Bevollmächtigter aufserhalb des Gerichtsorts wohnender Parteien zugelassen werden; er darf aber für diese Vertretung keine Gebühren, sondern nur die Vergütung baarer Auslagen fordern.

§. 33. So weit vorstehend nicht etwas Anderes bestimmt worden ist, kommen in den den Handelsgerichten überwiesenen Rechts-Angelegenheiten die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften zur Anwendung.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 3. April 1847.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Frh. von Müffling.

von Savigny. Uhden. von Düesberg.

Beglaubigt: Bode.

Verfügung, die Ausgangs-Abgaben von Getreide etc. betreffend*).

Auf Grund einer unterm 9. März 1847 ertheilten ministeriellen Ermächtigung sind durch Verfügung des Oberpräsidiums der Rheinprovinz vom 17. März die bei der Ausfuhr nach Frankreich von den Preufsischen Zollämtern zu erhebenden Ausgangsabgaben

für Weizen und Hülsenfrüchte auf 1 Thlr. 10 Sgr. pr. Schffl.
» Roggen und andere nicht besonders genannte Getreidearten . 1 » — » » »
» Gerste . . . . . — » 22 » » »
» Hafer . . . . . — » 12 » » »
» Mehl und andere Mühlenfabrikate 2 » — » » Ctr.

festgesetzt worden.

*) Vergl. S. 111.

Verfügungen, den Erlafs des Elbzolls für Getreide etc. betreffend.

Zufolge Verfügung vom 24. März 1847 ist bis zum 30. September 1847 von auf der Elbe verschifftem Getreide, Hülsenfrüchten, Mehl und Mühlenfabrikaten der Elbzoll in Preufsen nicht zu erheben.

Eine gleiche Anordnung ist getroffen von Dänemark durch Patent vom 10. März, unter Beschränkung auf das zu Berg verschiffte Getreide, von Sachsen durch Verfügung vom 30. März, und von Mecklenburg und Anhalt-Dessau.

BELGIEN.

Gesetz, betreffend den Erlafs der Tonnen-Abgabe und das Verbot des Brantweinbrennens aus Kartoffeln und Kartoffel-Stärkemehl.

Art. 1. Wer vor dem 1. Oktober 1847 Nahrungsmittel zum Verbrauch deklarirt, erhält, nach Maafsgabe der Mengen, die Tonnen-Abgabe erstattet, welche von den Schiffen, die diese Nahrungsmittel eingeführt haben, entrichtet worden ist.

Art. 2. Bis zum 1. September 1847 ist es verboten Kartoffeln oder Kartoffel-Stärkemehl zum Brantweinbrennen zu verwenden.

Jede Zuwiderhandlung gegen diese Vorschrift wird mit einer Strafe von 500 bis 1000 Frs. geahndet, welche im Wiederholungsfall verdoppelt werden kann.

Art. 3. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes oder eines Theiles desselben kann von der Regierung bis zum 1. December 1847 ausgedehnt werden.

Art. 4. Gegenwärtiges Gesetz tritt vom Tage nach seiner Publikation in Kraft *).

Gegeben in Ardenne, den 23. März 1847.

Leopold.

*) Das Gesetz ist am 25. März publizirt.

Verordnung, betreffend die Einfuhr von Mehl und Grütze.

In Erwägung des Gesetzes vom 22. November 1846*) die Nahrungsmittel betreffend, und unter Abänderung Unserer Verordnungen vom 30. November 1846**) und 27. Januar 1847***), nach welchen Mehl und Grütze aller Art bis zum 1. Juni 1847 zollfrei einzulassen ist, haben Wir verordnet und verordnen:

Der für die freie Einfuhr von Mehl und Grütze aller Art durch die vorerwähnten Verordnungen festgesetzte Endtermin ist bis zum 1. Oktober 1847 verlängert.

Gegeben Brüssel, den 20. März 1847.

Leopold.

HANNOVER.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Hannover und den Vereinigten Staaten von Amerika.

In den Vereinigten Staaten wird die fremde Flagge insofern ungünstiger, als die nationale behandelt, als fremde Schiffe eine Tonnenabgabe von 50 Cents pr. Tonne und eine Leuchtthurmsabgabe von gleichem Betrage zu entrichten haben, während einheimische Schiffe von beiden Abgaben befreit sind und als ferner von den unter fremder Flagge eingehenden Waaren, für welche nicht etwa ein Differentialzoll besonders festgesetzt ist, ein Zuschlag von 10 Proc. zu den tarifmäfsigen Zollsätzen erhoben wird. Es wurde indefs schon durch eine Kongrefs-Akte vom 7. Januar 1824 der Präsident ermächtigt, in dem Fall, dafs die Regierung eines fremden Landes genügend nachwiese, dafs sie von Schiffen der Union oder von daselbst erzeugten und in Amerikanischen Schiffen eingeführten Waaren keine differentiellen Schiffs- oder Waarenzölle erhebe, eine Proklamation zu erlassen, wodurch die in den Vereinigten Staaten bestehenden differentiellen Tonnen- und Ladungs-Abgaben zu Gunsten der Schiffe und der auf diesen Schiffen eingeführten Erzeugnisse eines solchen Landes aufgehoben würden. Nach Abschlufs des Handels- und Schiffahrts-Vertrages mit Preufsen vom 1. Mai 1828 ging die Amerikanische Legislatur noch weiter und ertheilte in einer Akte vom 24. Mai 1828 dem Präsidenten die Befugnifs, fremde Flaggen, im Fall des Nachweises der Reziprozität, auch in der indirekten Fahrt in Betreff der Ladungs-Abgaben mit den nationalen gleichzustellen.

*) Vergl. S. 8.
**) Ebendas. Anm.
***) Vergl. S. 212.

Kurz nach Erlafs dieser Akte wurde durch eine Proklamation des Präsidenten Adams vom 1. Juli 1828 die Hannoversche Flagge hinsichtlich der Schiffsabgaben und, jedoch nur für die direkte Fahrt, auch hinsichtlich der Ladungs-Abgaben, mit der Amerikanischen Flagge gleichgestellt. Einige Zeit nachher wurden durch Proklamationen vom 3. Juni 1829 resp. 18. September 1830 Oesterreichische und Oldenburgische Schiffe in jeder Beziehung, also auch rücksichtlich der Ladungs-Abgaben bei indirekter Fahrt, den Amerikanischen Schiffen gleichgestellt; gleichlautende Proklamationen sind später in Betreff der Toskanischen und Mecklenburgischen Flagge ergangen.

Am 20. Mai 1840 wurde zwischen Hannover und den Vereinigten Staaten ein Handels- und Schiffahrts-Vertrag abgeschlossen, welcher die beiderseitigen Schiffe in Ansehung der Schiffsabgaben allgemein, in Betreff der Ladungs-Abgaben aber nur insofern einander gleichstellte, als Hannoversche Schiffe, aus allen Staaten des Deutschen Bundes kommend, in den Vereinigten Staaten, und Amerikanische Schiffe, aus ganz Amerika kommend, in Hannover wie die nationalen behandelt werden sollten. An die Stelle dieses Vertrages, welcher erst am 20. Mai 1852 abgelaufen sein würde, ist der nachfolgende Handels- und Schiffahrts-Vertrag getreten.

Art. 1. Die hohen kontrahirenden Theile kommen überein, dafs jedwede Art von Produkten, Manufakturen oder Waaren irgend eines fremden Landes, welche zu jeder Zeit in den Vereinigten Staaten in deren Schiffen gesetzlich eingeführt werden darf, auch in Schiffen des Königreichs Hannover soll eingeführt werden dürfen, und dafs keine höhere oder andere Abgabe von dem Tonnengehalte oder der Ladung des Schiffes, es mag die Einfuhr in einem Schiffe der Ver. Staaten oder in einem Hannoverschen Schiffe geschehen, erhoben werden soll. In gleicher Weise soll jedwede Art von Produkten, Manufakturen oder Waaren irgend eines fremden Landes, welche je zur Zeit in das Königreich Hannover in dessen eigenen Schiffen gesetzlich eingeführt werden darf, auch in Schiffen der Ver. Staaten eingeführt werden dürfen, und es sollen keine höhere oder andere Abgaben von dem Tonnengehalte oder der Ladung des Schiffes, es mag die Einfuhr in Schiffen des einen oder des andern Theils geschehen, erhoben werden. Alles was von dem einen Theile in dessen eigenen Schiffen nach irgend einem fremden Lande gesetzlich ausgeführt oder wieder ausgeführt werden darf, soll in gleicher Weise auch in den Schiffen des andern Theils ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, und dieselben Abgaben, Vergütigungen oder Rückzahlungen sollen erhoben oder bewilligt werden, es mag die derartige Ausfuhr oder Wiederausfuhr in Schiffen des einen oder des andern Theils geschehen; auch sollen keine höhere oder andere Abgaben irgend einer Art in den Häfen des einen Theils den Schiffen des andern Theils

auferlegt werden, als welche in denselben Häfen von den einheimischen Schiffen zu entrichten sind oder sein werden. Es wird ferner vereinbart, dafs kein höherer oder anderer Zoll zu Brunshausen oder Stade an der Elbe von dem Tonnengehalte oder den Ladungen von Schiffen der Ver. Staaten erhoben werden soll, als von dem Tonnengehalt und den Ladungen von Schiffen des Königreichs Hannover erhoben wird, und dafs die Schiffe der Ver. Staaten keinen Lasten, Aufenthalt oder sonstigen Unannehmlichkeiten von den Hannoverschen Behörden bei der Vorbeifahrt an den obengenannten Orten unterworfen werden sollen, wovon die Schiffe des Königreichs Hannover befreit sind oder werden.

Art. 2. Der vorhergehende Artikel ist nicht anwendbar auf den Küstenhandel und die Küstenfahrt der hohen kontrahirenden Theile, welche beiderseits ihren eigenen Unterthanen oder Bürgern ausschliefslich vorbehalten werden.

Art. 3. Von keinem der kontrahirenden Theile, noch von, in deren Namen oder unter deren Autorität handelnden Gesellschaften, Korporationen oder Agenten, soll, bei dem Ankaufe irgend eines gesetzlich eingeführten Handelsartikels, wegen oder bezüglich der Nationalität des Schiffes, in welchem ein solcher Artikel eingeführt worden, es mag dem einen oder dem andern Theile angehören, ein Vorrecht noch Vorzug gegeben werden.

Art. 4. Das alte und barbarische Strandrecht soll rücksichtlich des den Unterthanen oder Bürgern der hohen kontrahirenden Theile gehörenden Eigenthums gänzlich aufgehoben bleiben.

Wenn ein Schiff des einen Theils an den Küsten oder innerhalb der Besitzungen des andern Theils Schiffbruch erlitten hat, gestrandet oder sonst beschädigt ist, so sollen die resp. Bürger oder Unterthanen, sowohl für sich, als für ihre Schiffe und Sachen, den nämlichen Beistand erhalten, welcher den Einwohnern des Landes, wo der Unfall sich ereignet, gebührt haben würde. Dieselben sollen gehalten sein, die nämlichen Abgaben und Bergelöhne zu entrichten, welche die besagten Einwohner in einem gleichen Falle zu zahlen schuldig wären. Wenn die Ausbesserungsarbeiten erforderlich machen, dafs die Ladung ganz oder zum Theil gelöscht werde, so sollen sie von demjenigen, was sie wieder einladen und wegführen, keine Zollabgaben, Auflagen oder Gebühren zahlen, aufser solchen, welche in gleichem Falle von den einheimischen Schiffen zu entrichten sind. Es versteht sich jedoch, dafs wenn während das Schiff ausgebessert wird, die Ladung gelöscht und in einer Niederlage für unversteuerte Güter

aufbewahrt wird, die Ladung denjenigen Abgaben und Gebühren unterliegen soll, welche den Inhabern solcher Niederlagen gesetzlich zukommen.

Art. 5. Die durch gegenwärtigen Vertrag den respectiven Schiffen der hohen kontrahirenden Theile zugesicherten Privilegien sollen sich nur auf solche Schiffe erstrecken, welche innerhalb ihrer respectiven Gebiete erbaut, oder gesetzlich als Kriegsbeute kondemnirt, oder wegen Bruchs der Munizipalgesetze des einen oder des andern der hohen kontrahirenden Theile für konfiscirt erklärt sind, und welche ihren Unterthanen oder Bürgern ganz gehören. Es wird ferner stipulirt, dafs Schiffe des Königreichs Hannover ihre Mannschaften aus allen Staaten des deutschen Bundes wählen dürfen, sofern nur der Kapitain eines jeden Schiffs Unterthan des Königreichs Hannover ist.

Art. 6. Es sollen keine höhere oder andere Abgaben auf die Einfuhr in die Ver. Staaten von Artikeln, welche Erzeugnisse des Bodens oder des Gewerbfleifses des Königreichs Hannover oder seiner Fischereien sind, und keine höhere oder andere Abgabe auf die Einfuhr in das Königreich Hannover von Artikeln, welche Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleifses der Ver. Staaten und ihrer Fischereien sind, gelegt werden, als diejenigen, welche von der Einfuhr derselben Gegenstände, welche Erzeugnifse des Bodens, des Gewerbfleifses oder der Fischereien irgend eines andern Landes sind, zu entrichten sind oder sein werden. Es sollen keine höhere oder andere Abgaben und Abgiften in den Ver. Staaten auf die Ausfuhr irgend eines Artikels nach dem Königreiche Hannover, noch in Hannover auf die Ausfuhr irgend eines Artikels nach den Ver. Staaten gelegt werden, als diejenigen, welche bei der Ausfuhr dergleichen Artikel nach irgend einem andern fremden Lande zu entrichten sind oder sein werden. Es soll auf die Einfuhr oder Ausfuhr irgend eines Artikels, welcher Erzeugnifs des Bodens oder des Gewerbfleifses des Königreichs Hannover oder seiner Fischereien, oder der Ver. Staaten oder ihrer Fischereien ist, aus oder nach den Häfen des besagten Königreichs oder der besagten Ver. Staaten, kein Verbot gelegt werden, welches nicht ebenfalls auf alle anderen Mächte und Staaten sich erstreckt.

Art. 7. Die hohen kontrahirenden Theile verpflichten sich gegenseitig, anderen Nationen in Ansehung der Schiffahrt und der Zollabgaben keine besondere Begünstigung zu verleihen, die nicht sofort auch dem andern Theile zu Gute kommt, welcher dieselbe unentgeltlich geniefsen soll, wenn die Verleihung unentgeltlich erfolgt war,

oder gegen Bewilligung einer möglichst gleichkommenden Vergütigung wenn die Verleihung gegen Bedingungen geschehen war.

Art. 8. Um durch alle zu seiner Verfügung stehenden Mittel die Handelsbeziehungen zwischen den vereinigten Staaten und Deutschland zu vermehren, versteht das Königreich Hannover hiermit sich dazu, die Eingangsabgabe von roher Baumwolle abzuschaffen, und auch die bestehenden Durchgangsabgaben von Tabacksblättern und Stengeln in Hogsheads oder Fässern, roher Baumwolle in Ballen oder Säcken, Wallfischthran in Fässern oder Tonnen und Reis in Tierces oder halben Tierces aufzuheben. Ferner verpflichtet sich das Königreich Hannover keine Weserzölle von den vorerwähnten Artikeln zu erheben, welche nach Häfen oder andern Plätzen innerhalb seines Gebiets an der Weser bestimmt sind oder daselbst gelandet werden, und will aufserdem, wenn die an besagten Flufs gränzenden Staaten, zu irgend einer Zeit früher oder später sich dazu verstehen, die Abgaben, welche sie von besagten, nach Häfen oder andern Plätzen innerhalb des Hannoverschen Gebiets bestimmten Artikeln erheben, abzuschaffen, dann das Königreich Hannover bereitwillig die Weserzölle für dieselben, nach den Häfen und Plätzen in solchen Staaten bestimmten Artikel aufheben. Es versteht sich jedoch, dafs die vorbesagten Stipulationen nicht so angesehen sein sollen, als verböten sie, von den besagten Artikeln eine Abgabe zu erheben, welche hinreicht zur Bestreitung der Unkosten wegen Aufrechthaltung der Anordnungen in Betreff von Transitgütern. In keinem Falle soll jedoch die derartige Abgabe den Betrag von Acht Pfennigen Hannoversches Geld (zwei Cents in dem Gelde der Ver. Staaten) für einhundert Pfund Hannoversches Gewicht (einhundertundvier Pfund Gewicht der Ver. Staaten) übersteigen.

Art. 9. Die hohen kontrahirenden Theile stehen einander die Befugnifs zu, jeder in den Häfen des andern selbst bestellte Konsuln, Vicekonsuln, Handelsagenten und Vicehandelsagenten zu unterhalten, welche die nämlichen Privilegien und Befugnisse, wie diejenigen der begünstigtsten Nationen geniefsen sollen; wenn jedoch der eine oder der andere der genannten Konsuln Handel treiben will, so soll derselbe den nämlichen Gesetzen und Gebräuchen unterworfen sein, welchen Privatpersonen ihrer Nation in demselben Orte unterliegen. Die Konsuln, Vicekonsuln, Handels- und Vicehandelsagenten sollen das Recht haben, als solche bei Streitigkeiten, welche zwischen den Kapitainen und Mannschaften der Schiffe der Nationen, deren Interessen sie wahrzunehmen beauftragt sind, entstehen mögen, als Rich-

ter und Schiedsmänner zu handeln, ohne Dazwischenkunft der Ortsbehörden, wenn nicht etwa das Benehmen der Mannschaft oder des Kapitains die Ordnung oder Ruhe des Landes stört, oder die besagten Konsuln, Vicekonsuln, Handelsagenten oder Vicehandelsagenten, deren Beistand zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen in Anspruch nehmen. Es versteht sich jedoch, dafs diese Art von Urtheil oder schiedsrichterlicher Entscheidung die streitenden Theile nicht des ihnen zustehenden Rechts berauben soll, bei ihrer Zurückkunft an die richterliche Behörde ihres eigenen Landes sich zu wenden. Die besagten Konsuln, Vicekonsuln, Handelsagenten und Vicehandelsagenten sind befugt, den Beistand der Ortsbehörde zur Aufsuchung, Festnehmung und Gefangensetzung der Deserteure von den Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes in Anspruch zu nehmen. Zu diesem Behuf haben sie sich an die kompetenten Gerichte, Richter und Beamten zu wenden, und die besagten Deserteure schriftlich zu reklamiren, indem sie durch Beibringung der Schiffsregister, der Musterrolle der Mannschaften oder anderer amtlichen Urkunden darthun, dafs jene Individuen zu den Mannschaften gehörten, und wenn diese Reklamation also begründet ist, so soll die Auslieferung nicht versagt werden. Wenn dergleichen Deserteure festgenommen sind, so sollen sie zur Verfügung der besagten Konsuln, Vicekonsuln, Handelsagenten und Vicehandelsagenten gestellt werden und können sie auf Requisition und Kosten derer, welche sie reklamiren, in den öffentlichen Gefängnissen festgehalten werden, um auf die Schiffe, zu welchen sie gehören, oder auf andere desselben Landes, gesandt zu werden. Wenn sie aber binnen drei Monaten, vom Tage ihrer Festnehmung an, nicht zurückgeschickt sind, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen desselben Grundes nicht wieder verhaftet werden. Wenn jedoch befunden werden sollte, dafs der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen hätte, so kann dessen Auslieferung ausgesetzt werden, bis das Gericht, vor welchem die Sache anhängig ist, das Urtheil gesprochen haben und dieses Urtheil zur Vollstreckung gebracht sein wird.

Art. 10. Den Unterthanen und Bürgern der hohen kontrahirenden Theile soll erlaubt sein, in allen Theilen der besagten Gebiete sich aufzuhalten und zu wohnen, um ihren Geschäften nachzugehen und auch Häuser und Speicher, behufs ihres Handels zu miethen und inne zu haben, vorausgesetzt, dafs sie den allgemeinen und besonderen Gesetzen in Betreff des Rechts zu wohnen und zu handeln sich unterwerfen. So lange sie den bestehenden Gesetzen und Verordnungen nachkom-

men, sollen sie die Freiheit haben, ihre Geschäfte in allen der Botmäfsigkeit eines jeden Theils unterworfenen Gebieten, sowohl in Ansehung der Konsignation und des Verkaufes ihrer Waaren en gros oder en détail, als hinsichtlich der Beladung, Ausladung und Absendung ihrer Schiffe selbst wahrzunehmen, oder aber nach Belieben Agenten und Makler zu gebrauchen, indem sie in allen diesen Fällen, wie die Bürger oder Unterthanen des Landes, in welchem sie wohnen, zu behandeln sein sollen, wobei es sich jedoch versteht, dafs sie den besagten Gesetzen und Verordnungen auch in Ansehung von Verkäufen en gros oder en détail unterworfen bleiben sollen. Sie sollen in ihren Prozefssachen freien Zutritt zu den Gerichten in gleichem Maafse, wie den eingebornen Bürgern oder Unterthanen nach den Gesetzen und Gebräuchen des Landes zusteht, haben, und zu diesem Zweck für die Vertheidigung ihrer Rechte, Advokaten, Prokuratoren und andere Agenten nach Gutbefinden gebrauchen dürfen. Die Bürger oder Unterthanen jedes Theils sollen die Befugnifs haben, über ihr persönliches Eigenthum innerhalb der Gerichtsbarkeit des andern, durch Verkauf, Schenkung, Testament oder sonst zu verfügen. Wenn ihre Erben Bürger oder Unterthanen des andern kontrahirenden Theils sind, so sollen diese in ihr Vermögen durch Testament oder ab intestato nachfolgen. Sie können davon selbst oder durch für sie handelnde Andere nach ihrem Willen Besitz nehmen und darüber verfügen, indem sie nur diejenige Abgabe entrichten, welche die Einwohner des Landes, in welchem das besagte Vermögen befindlich ist, in gleichen Fällen zu bezahlen verbunden sein werden. Im Fall der Abwesenheit der Erben soll für das besagte Vermögen bis dahin, dafs der gesetzliche Eigenthümer Maafsregeln zur Empfangnahme desselben treffen kann, die nämliche Sorge getroffen werden, welche für das Vermögen eines Eingeborenen in gleichem Falle getragen werden würde. — Wenn zwischen verschiedenen Prätendenten Streit darüber entstehen sollte, wem von ihnen das besagte Vermögen gehöre, so soll selbiges nach den Gesetzen und durch die Richter des Landes, worin selbiges sich befindet, definitiv entschieden werden. Wo bei dem Ableben einer, innerhalb der Gebiete des einen Theils Grundeigenthum besitzenden Person, dieses Grundeigenthum nach den Gesetzen des Landes, auf einen Bürger oder Unterthan des andern Theils übergehen würde, wenn derselbe nicht als Fremder unfähig wäre, es zu besitzen, so soll einem solchen Bürger und Unterthan eine angemessene Frist nachgelassen werden, um dasselbe zu verkaufen und den Erlös ohne Beschwerde und frei von

allem Abzug von Seiten der Regierung der respectiven Staaten aus dem Lande zu ziehen. Die Kapitalien und Fonds, welche die Bürger oder Unterthanen der resp. Theile bei Veränderung ihres Aufenthalts von ihrem Wohnorte fortzubringen wünschen, sollen ebenfalls von allen Auszugs- und Auswanderungsabgaben von Seiten ihrer resp. Regierungen frei sein.

Art. 11. Der gegenwärtige Vertrag soll auf die Zeit von zwölf Jahren, vom Tage desselben an, in Kraft bleiben und ferner bis zum Ablauf von zwölf Monaten, nachdem die hannoversche Regierung einerseits oder die Regierung der Ver. Staaten andererseits ihre Absich zu erkennen gegeben hat, denselben zu Ende gehen zu lassen; jedoch mit der hierdurch ausdrücklich stipulirten Bedingung, dafs, wenn das Königreich Hannover, während der besagten Zeit von zwölf Jahren sich entschliefsen sollte, die bestehende Einfuhrabgabe auf in Hogsheads oder Fässern eingebrachte Tabacksblätter, Streifen oder Stengel, welche Abgabe gegenwärtig einen Thaler und einen guten Groschen von einhundert Pfund hannoversches Geld und Gewicht (siebenzig Cents von hundert Pfund Geld und Gewicht der Ver. Staaten) nicht übersteigt, zu erhöhen, die hannoversche Regierung ein Jahr vor der Ausführung dieser Maafsregel der Regierung der Ver. Staaten davon Nachricht geben, und am Ende dieses Jahres oder alle Zeit nachher die Regierung der Ver. Staaten volle Gewalt und Befugnifs haben soll, den gegenwärtigen Vertrag durch vorgängige sechsmonatliche Kündigung bei der hannoverschen Regierung aufzuheben oder, nach ihrer Wahl den Vertrag in voller Kraft fortbestehen zu lassen, bis die Wirksamkeit desselben in der im gegenwärtigen Artikel zuerst angegebenen Weise seine Endschaft erreicht hat.

Art. 12. Die Ver. Staaten erklären sich bereit, die in den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages enthaltenen Vortheile und Privilegien auf einen oder mehrere Staaten des deutschen Bundes auszudehnen, welche wünschen möchten, demselben mittelst einer amtlichen Auswechselung von Deklarationen beizutreten, vorausgesetzt, dafs der oder die Staaten dieser Art ähnliche Vergünstigungen, wie sie von dem Königreiche Hannover ertheilt sind, den Ver. Staaten ertheilen und den nämlichen Bedingungen, Stipulationen und Verpflichtungen nachkommen und sich unterziehen.

Art. 13. Der gegenwärtige Vertrag wird von dem Präsidenten der Ver. Staaten von Amerika nach und mit Beirath und Zustimmung ihres Senats und von Seiner Majestät dem Könige von Hannover genehmigt und ratificirt werden; und die Ratifikationen

sollen in der Stadt Hannover, innerhalb des Zeitraums von zehn Monaten vom heutigen Tage an oder womöglich früher, ausgewechselt werden, und soll dann der zwischen den hohen kontrahirenden Theilen am 20. Mai 1840 zu Berlin abgeschlossene Handels- und Schiffahrtsvertrag in allen seinen Absichten und Zwecken null und nichtig werden *).

Geschehen Hannover, am 10. Junius 1846.

Durch eine Erklärung vom 24. März 1847 ist das Grofsherzogthum Oldenburg dem vorstehenden Handels- und Schiffahrts-Vertrage beigetreten.

NEAPEL.

Dekret, die Aufhebung der Eingangs-Abgaben von Getreide etc. betreffend.

Nach Einsicht Unserer Dekrete vom 26. Januar**) und 5. Februar d. J., durch welche die Ausfuhr von Getreide, Mais und Hülsenfrüchten jeder Art aus dem Königreich beider Sicilien verboten wird.

In Erwägung, dafs dessenungeachtet die Preise dieser Nahrungsmittel fortwährend im Steigen begriffen sind,

In der Absicht, die Einfuhr von Getreide und Mehl in Unserm Königreich zu begünstigen,

haben Wir verordnet und verordnen was folgt:

Der Einfuhrzoll für Getreide, Mais, Hülsenfrüchte und Mehl, wie solcher durch die mittelst Dekrets vom 30. November 1824 festgesetzten Tarife angeordnet ist, ist bis zum Ablauf des Monats Mai suspendirt.

Neapel, den 26. März 1847.

Ferdinand.

OESTERREICH.

Quarantaine-Wesen.

Nach einer Bekanntmachung des Küstenländischen Guberniums vom 6. März 1847 sind die Provenienzen aus den Häfen von Tar-

*) Der Vertrag ist in Hannover durch Königliches Patent vom 16. März 1847 publicirt worden; der Tag der Auswechselung der Ratifikationen ist nicht angegeben.

**) Vergl. S. 313.

sus, Adana und Cypern, welche nach der bisherigen Quarantaine-Verfassung zu der zweiten Region der Türkei gerechnet wurden *), ebenso wie die aus der ersten Region der Türkei kommenden zu behandeln.

Ausgangs-Abgaben für Getreide etc.

Bei der Ausfuhr über die Grenzen der zum österreichischen Zollverbande gehörigen Landestheile gegen das Ausland ist von den auf S. 314 genannten Lebensmitteln nunmehr bis zum 31. August 1847 der doppelte Betrag der ebendaselbst angegebenen Abgaben als Ausgangszoll zu entrichten.

In den Lombardischen Provinzen ist durch Verordnung vom 10. April 1847 die Ausgangsabgabe von Roggen auf 2. 90, von Hirse auf 3, von Reis und Reismehl auf 9. 60, von Roggen- und Hirsenmehl auf 4. 30 Lire pr. Ctr. Sp. erhöhet worden.

PORTUGAL.

Dekret, die Zulassung von fremdem Mais und Gerste betreffend.

In Betracht der von den Munizipalkammern verschiedener Distrikte der Provinz Estremadura bei Mir angebrachten Vorstellungen, in welchen die Zulassung von ausländischem Mais und Gerste beantragt wird, um durch Vermehrung der Zufuhr von diesen Getreidearten, von welchen der Mais das gewöhnliche Nahrungsmittel der minder wohlhabenden Bevölkerung jener Distrikte bildet, auf Verminderung des ungewöhnlich hohen Preises hinzuwirken, auf den dieselben trotz der durch das Dekret vom 13. Februar d. J. **) angeordneten Maafsregel, gestiegen sind, und in Betracht der Interessen des Landbaues und der Konsumenten, finde Ich für gut, Folgendes zu dekretiren:

Art. 1. Es werden 8000 Mojos fremder Mais und 1000 Mojos fremde Gerste durch den Hafen von Lissabon zum Verbrauch zugelassen, insoweit solche, und zwar die ersteren bis zu Ende August,

*) Vergl. S. 160. **) Vergl. S. 314.

die letzteren bis zu Ende Juni d. J. im Zollhause des öffentlichen Getreide-Magazins angelangt sind.

Art. 2. Das fremde Getreide, dessen Zulassung durch den vorstehenden Artikel gestattet ist, unterliegt dem für inländischen Mais und inländische Gerste festgesetzten Abgaben*).

Pallast Necessidades, 9. März 1847.

Die Königin.

Dekret, die Einfuhr von Getreide betreffend.

Da aus den zu Meiner Kenntnifs gelangten Ermittelungen hervorgehet, dafs die durch die Dekrete vom 13. Februar und 9. März d. J. von Mir angeordneten Mafsregeln, die Zulassung bestimmter Mengen von Waizen, Mais und Gerste durch den Hafen von Lissabon betreffend, noch nicht genügen, um den Bedürfnissen der Konsumtion zu entsprechen, so finde Ich für gut, unter Erweiterung jener Mafsregeln, Folgendes zu dekretiren:

Art. 1. Es wird bis zum 30. Juni d. J. fremdes Getreide jeder Art, sei es in Körnern oder in Mehl, durch den Hafen von Lissabon zum Verbrauch zugelassen.

Art. 2. Die vorgedachten Dekrete vom 13. Februar und 9. März d. J. sind mit dieser Maafsgabe zu verstehen, und sind alle hiermit in Widerspruch stehenden Gesetze aufgehoben.

Pallast Necessidades, 6. April 1847.

Die Königin.

RUSSLAND.

Verfügung, die Besteuerung des künstlichen Ultramarin betreffend.

Vom Departement des auswärtigen Handels wird unterm 14. März 1847 bekannt gemacht, dafs der im Tarif und in den zu denselben gehörenden Verzeichnissen nicht speziell benannte künstliche Ultramarin, dem Artikel: nicht benannte Farben, die nach dem Tarif von 1841 mit einer Eingangsabgabe von 50 K. S. pr. Pfund belegt sind, zuzuzählen, und in den kaufmännischen Angaben, zur Unterscheidung

*) Diese Abgaben betragen für Gerste ungefähr 6 Sgr. pr. Schfl. Pr.

vom natürlichen mit 7 R. 50 K. S. pr. Pfund besteuerten Ultramarin, mit den Worten: Künstliche Ultramarinfarbe zu bezeichnen ist.

SCHWEDEN.

Handels-Ordnung und Fabrik- und Handwerks-Ordnung.

Für das Königreich Schweden sind eine Handels-Ordnung und eine Fabrik- und Handwerks-Ordnung gleichzeitig unter dem 22. Dezember 1846 erlassen worden, welche auf einer neuen Grundlage die Befugnifs zum Gewerbebetrieb reguliren. Sie werden beide mit dem 1. Juli 1847 in Kraft treten.

Die wesentlichen Bestimmungen derselben sind folgende:

I. Die Handels-Ordnung,

welche in VII Artikel und 37 Paragraphen zerfällt, bestimmt, dafs der Handel nur auf Grund einer Konzession betrieben werden darf, welche in den Städten von den Magisträten, auf dem Lande von dem Gouverneur der Provinz ertheilt wird (§. 25). Wer eine solche Konzession nachsucht, mufs nachweisen, dafs er Schwedischer Unterthan, selbständig und konfirmirt sei, ferner einen guten Leumund besitze, leserlich schreiben, die vier Spezies in einfachen Zahlen und Brüchen rechnen und Buch und Rechnung auf die für den Handel im Allgemeinen übliche Weise führen könne (§§. 1. u. 6). Im Uebrigen kommt es darauf an, ob er den Handel in einer Stadt oder auf dem Lande betreiben will. Im ersteren Falle mufs er das Bürgerrecht für den Handel erwerben. In Stockholm besteht ein verschiedenes Bürgerrecht für den Klein- und für den Grofshandel, und auch in den anderen Städten ist es einem Jeden freigestellt, nur für die eine Art des Handels das Bürgerrecht sich anzueignen, in welchem Falle er aber den gesetzlichen Beschränkungen hinsichtlich der Waarenmengen unterworfen ist (§§. 1. u. 2).

Der in einer Stadt etablirte Handeltreibende kann in dieser Stadt und auf allen Messen des Reichs mit allen einheimischen und auf erlaubte Weise eingeführten fremden Waaren Handel treiben. Auf dem Lande braucht der Handeltreibende ein Bürgerrecht nicht zu erwerben; er darf aber einen offenen Kaufladen nur in einer Entfernung von wenigstens drei Meilen von der nächsten Stadt anlegen und aufser den einheimischen nur folgende ausländische Waaren ver-

kaufen: Baumwolle und Baumwollengarn, Kaffee, Fische und Fischergeräthe, Getreide, Obst und Sämereien, Farben und Farbestoffe, Hanf, Flachs, Wolle, Steinkohlen, Salz, Viktualien, Spezereien, Thee, Taback, Seife, Leder, Nadeln und Werkzeuge (§. 6).

Die Fabrikanten und Handwerker, die in einer Stadt oder auf dem Lande ansässig sind, ebenso die Landleute und die Gruben- und Hüttenbesitzer können ihre Produkte und selbst verfertigten Waaren an jedem Orte, in einer Stadt oder deren Umgegend oder auf dem Lande, in Kaufläden oder Niederlagen oder auf Marktplätzen in jeder beliebigen Menge feil bieten, ohne hierzu einer Konzession zu bedürfen (§§. 3. 5. u. 6).

Alle Arten einheimischer landwirthschaftlicher Produkte darf ein Jeder auf dem Lande aufkaufen, und in Partieen wieder veräufsern (§. 5). Fabrikanten und Handwerker sind auch unverhindert, ohne die Vermittelung von Kaufleuten, die für ihre Gewerbe erforderlichen Geräthe und Rohstoffe, letztere auch mehr oder weniger veredelt, anzukaufen und im Verlage zu haben (§. 7).

Jeder Schwedische Unterthan ist berechtigt, sowohl Waaren zwischen einheimischen Orten auf dem See- oder Landwege fortzuschaffen, als für in- oder ausländische Fahrt Rhederei zu betreiben (§§. 11 und 14). Das Recht, Waaren nach fremden Orten auszuführen, steht nur demjenigen zu, welcher handelsberechtigt ist, aufser den Fabrikanten und Handwerkern, welche ihre eigenen Fabrikate exportiren. Auch Landleute können in eigenen Schiffen und Booten einheimische Waaren nach Norwegen, Finnland und den Dänischen Staaten ausführen (§. 12). Ein Jeder besitzt das Recht, von fremden Orten Waaren einzuführen; wenn sie jedoch nicht zu eigenem Verbrauch oder eigener Verarbeitung bestimmt sind, und der Einführende an dem Ort der Einfuhr nicht handelsberechtigt ist, so mufs er die Waaren entweder einem Handeltreibenden des Orts zum Verkauf in Kommission übergeben oder er darf sie nur von dem Schiffe aus, mit dem sie angekommen sind, oder an dem Platze, den ihm die Stadtbehörde angewiesen hat, und in den beiden letzteren Fällen nur in den für den Grofshandel bestimmten Quantitäten verkaufen (§. 13).

Für die Juden bleibt die Beschränkung auf gewisse Städte, wo sie Erwerbsfreiheit geniefsen, bestehen, und ebenso hat es hinsichtlich der Ausländer, welche in Schweden Handel treiben wollen, bei den bisherigen Bestimmungen sein Bewenden (§. 20) *).

*) Was die Befugnifs der Ausländer zum Handelsbetrieb in Schweden anbetrifft, so ist besonders auf die Königliche Bekanntmachung vom 17. Juni 1845

Die Kaufleute einer Stadt bilden einen Handelsverein, um gemeinschaftlich oder durch gewählte Vorsteher ihre gemeinsamen Angelegenheiten zu besorgen und die Interessen des Handels zu befördern (§. 26). Dem Handelsverein werden vom Magistrate des Orts die eingehenden Gesuche wegen Ertheilung der Konzession zum Handelsbetrieb vorgelegt, damit er sich darüber gutachtlich äufsern kann (§. 24).

II. Die Fabrik- und Handwerks-Ordnung.

Sie enthält in VII Artikeln 50 Paragraphen. Indem sie die Zünfte aufhebt, huldigt sie in ausgedehntem Maafse dem Prinzipe der Gewerbefreiheit. In Ansehung der Befugnifs der Ausländer, Gewerbe zu betreiben, verweist auch sie auf die bestehenden Vorschriften, welche sie nicht verändert (§. 19).

Wer ein Gewerbe ausüben will, mufs die obrigkeitliche Erlaubnifs nachsuchen. Diese ist jedoch nicht erforderlich, wenn Jemand mit seinen Hausgenossen Fabrikate nur zum eigenen Gebrauche anfertigt, oder wenn Landwirthe die Erzeugnisse ihres häuslichen Fleifses zum Verkauf bringen, oder irgend ein Schwedischer Unterthan nur mit Beihülfe seiner Frau und seiner Kinder Handwerksarbeiten zum Verkauf verfertigt (§§. 1. 2. u. 12).

Die allgemeinen Bedingungen zum Betriebe eines Handwerkes oder Fabrikgeschäfts mit Gesellen, Lehrlingen oder anderen Arbeitern bestehen darin, dafs der Gewerbtreibende konfirmirt, selbständig und von gutem Rufe sein mufs. Ferner wird verlangt, dafs er leserlich schreiben und die vier Spezies in einfachen Zahlen rechnen könne. Ein Handwerker, der sich in einer Stadt oder innerhalb einer halben Meile von einer Stadt niederläfst, mufs das städtische Bürger-

aufmerksam zu machen, nach welcher Ausländer — mit Ausnahme der Norweger — die im Lande umherreisen und eigene, oder als Kommissionaire für Andere, fremde Waaren feil bieten oder Handel abschliefsen, bei ihrer Ankunft in Schweden 50 Rthlr. erlegen müssen, welche am Grenzorte zu bezahlen und deren Entrichtung im Reisepafs zu vermerken ist. Gegen diese Abgabe können sie sich drei Monate lang im Lande aufhalten; wollen sie länger bleiben, so haben sie für jeden Monat weiter ebenso 50 Rthlr. bei ihrer Ankunft zu entrichten, können aber letztere Abgabe bei ihrer Abreise für diejenigen Monate zurückverlangen, welche sie gegen die erst ausgesprochene Absicht nicht im Lande zugebracht haben. Der Ausländer, welcher überwiesen wird, dafs er, ohne diese Abgabe erlegt zu haben, fremde Waaren feil geboten oder darüber Handel abgeschlossen hat, mufs aufser der Abgabe noch 300 Rthlr. Banko Strafe zahlen.

recht erwerben (§. 3). Die Fabrikanten sind von dieser Verpflichtung ausgenommen. Von einer Anzahl Handwerkern wird aufser der Erfüllung der allgemeinen Bedingungen auch der Erwerb der Meisterschaft verlangt, welche vom Magistrate nach Prüfung einer genügenden Probearbeit zuerkannt wird. Diese Prüfung tritt ein bei Klempnern, Buchbindern, Gelbgiefsern, Glockengiefsern, Gürtlern, Glasern, Gold- und Silberarbeitern und Juwelieren, Handschuhmachern, Töpfern, Kammachern, Kupferschmieden, Malern, Sattlern, Segelmachern, Schuhmachern, Schneidern, Schmieden, Tischlern, Stuhlmachern, Posamentierern, Drechslern, Blockmachern, Böttchern, Maurern und Zimmerleuten (§. 3). — Wer zum Betriebe eines Handwerkes an seinem Wohnorte berechtigt ist, kann auch für Einwohner anderer Orte Arbeiten auf Bestellung liefern (§. 10).

An die Stelle der bisher bestandenen Zünfte, welche sämmtlich aufgehoben werden, treten die Handwerksvereine, welche dergestalt einzurichten sind, dafs in jeder Stadt alle Handwerker einen einzigen Verein bilden. Es können jedoch in jedem Vereine mehrere Abtheilungen gemacht werden; auch ist es den Handwerkern einer bestimmten Gattung, welche ein besonderes gemeinschaftliches Vermögen besitzen, freigegeben, für sich besondere Zusammenkünfte zu halten, um ihre speziellen Interessen wahrzunehmen (§. 29). Die Fabrikanten einer Stadt können entweder für sich einen Fabrikverein bilden oder sich dem Handwerkervereine der Stadt anschliefsen.

SPANIEN.

Verfügung, die Ausfuhr von Getreide etc. betreffend.

Die meinem Ministerium in Gemäfsheit der Königlichen Verordnung vom 19. vor. Mts. zugegangenen Anzeigen und die sonstigen Nachrichten, welche dasselbe über die Getreidevorräthe in den verschiedenen Provinzen des Königreichs, über die Ausfuhr nach dem Auslande und über den Stand der in andern Ländern Europas vorhandenen Vorräthe erhalten hat, haben die Aufmerksamkeit der Regierung auf sich gezogen, welcher es obliegt, über den Unterhalt der Nation zu wachen, und gleichzeitig zu verhindern, dafs nicht unter dem Vorwand von Mangel oder übermäfsiger Theuerung, wichtige Interessen gefährdet werden. Von der Ueberzeugung ausgehend, dafs

bei den vorhandenen Vorräthen eine gefährliche Theuerung nicht in Aussicht steht, und in der Absicht eine Preissteigerung zu verhindern, welcher es an jedem Grunde fehlen würde, haben Ihre Majestät geruht, nachfolgende Bestimmungen zu treffen:

1. Die Ausfuhr von Weizen*), Mais, Gerste, Roggen, Mehl, Reis und Kartoffeln über die See- und Landgrenze ist für die ganze Halbinsel und die Balearischen Inseln verboten.

2. In Gemäfsheit des Königlichen Dekrets vom 29. Januar 1834 ist die Einfuhr fremden Getreides gestattet, sobald der Preis des Weizens auf 70 R. für die Fanega gestiegen ist.

3. In Gemäfsheit des Dekrets vom 29. Januar 1834 werden alle auf Getreide oder Nahrungsmitteln ruhenden Staats-, Provinzial- und Kommunalabgaben, ingleichen alle sonstigen unter irgend einem Namen davon erhobenen Steuern aufgehoben.

4. Zufolge der Bestimmungen in der Gesetzsammlung (novisima recapilacion) Buch 7. Titel 19. Gesetz 11. §. 6 und Gesetz 18. §. 8 ist es allen Handelsgesellschaften untersagt, in Beziehung auf Getreide und andere Nahrungsmittel irgend welche Handelsgeschäfte vorzunehmen, und haben die Behörden über Ausführung dieser Bestimmung rücksichtlich der bestehenden Gesellschaften zu wachen.

5. Das auf Wagen verladene Getreide soll Behufs Versorgung der Bäcker und Konsumenten unmittelbar auf den Markt gebracht werden, und es soll den Händlern erst nach dem Schlufs des Marktes der Kauf gestattet sein.

6. Die Bewegung des Getreides im Innern des Königreichs bleibt frei und ungehindert, und haben die Behörden für den kräftigsten Schutz derselben zu sorgen.

7. Die vorstehend angeordneten Mafsregeln bleiben so lange in Kraft, als Ihre Majestät es nicht für gut befindet, dieselben zu modifiziren oder aufzuheben.

Madrid, den 14. März 1847.

Seijas.

*) Nach einer späteren Verfügung vom 23. März soll die Ausfuhr von Weizen nur dann untersagt sein, wenn der Preis desselben an der Küste vom Vorgebirge Creus (Catalonien) bis zu dem Vorgebirge von Gata (bei Almeria) auf 70, von dort bis zur Mündung des Guadiana auf 60, von der Mündung des Minho bis zu der der Bidassoa auf 55, an der ganzen Grenze gegen Frankreich auf 50, und an der Grenze gegen Portugal auf 45 R. pro Fanega steigt.

TOSKANA.

Bekanntmachung, die Behandlung mehrerer fremden Flaggen betreffend.

In Gemäfsheit des durch Schreiben des K. K. Staats-Departements vom 21. Februar d. Js. mitgetheilten Allerhöchsten Befehls wird hierdurch bekannt gemacht, dafs mit Rücksicht auf die zwischen Toskana und andern Staaten zu dem Zweck abgeschlossenen oder in der Verhandlung begriffenen Verträge, um, gegen Gewährung vollständiger Reziprozität, den unter Grofsherzoglicher Flagge fahrenden Schiffen in den Häfen der gedachten Staaten, hinsichtlich der Schiffs- und Ladungsabgaben, gleiche Rechte mit den nationalen Schiffen zu sichern, vom 1. März d. Js. ab das nachfolgende Reglement zu beobachten ist.

1. Schiffe unter Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika, von Schweden und Norwegen und von Rufsland, sind, in Gemäfsheit der mit diesen Staaten bereits bestehenden Verträge und Verabredungen über völlige Reziprozität zu Gunsten der Toskanischen Schiffe, in allen Häfen des Grofsherzogthums den nationalen Schiffen vollständig, namentlich in Ansehung der in Art. VI. und XLIV. der Bekanntmachung vom 27. Oktober 1846 *) erwähnten Punkte gleichgestellt.

2. In Erwartung des Austausches ähnlicher Deklarationen mit dem Britischen Gouvernement, und in der Voraussetzung, dafs vom 1. März ab die in die Häfen des Vereinigten Königreichs, und in Gibraltar, die Ionischen Inseln und Malta einlaufenden Toskanischen Schiffe hinsichtlich der Schiffs- und Ladungsabgaben eine vollständig reziproke Behandlung erfahren werden, sollen bis auf Weiteres Schiffe unter Britischer Flagge derselben Begünstigung geniefsen.

*) In Toskana ist die nationale Flagge hinsichtlich des Ankergeldes und der Abgabe für den Ausgangspafs begünstigt. Das erstere beträgt für Schiffe von nicht über 10 Tonnen Tragfähigkeit 2 Lire und für Schiffe von mehr als 10 bis 20 Tonnen 4 Lire als feste Abgabe, von 21 Tonnen ab hat jedes Schiff 10 Soldi pro Tonne nach seiner ganzen Tragfähigkeit zu entrichten. Die Gebühren für den Ausgangspafs belaufen sich für Schiffe bis 50 Tonnen auf 6 S. 8 D., für gröfsere Schiffe auf 13 S. 4 D. Toskanische Schiffe haben, nach den im Text genannten Artikeln der Bekanntmachung vom 27. Oktober 1846, von allen diesen Sätzen nur die Hälfte zu zahlen.

3. Mit Rücksicht auf die wegen des Austausches förmlicher Deklarationen schwebenden Verhandlungen mit dem Kirchenstaat, auf das in der Bekanntmachung S. Em. des Cardinal-Camerlengo vom 28. Februar 1833 in der Hauptsache bereits ausgesprochene Prinzip der Reziprozität, und auf die Behandlung, welche demgemäfs die Toskanischen Schiffe in den Häfen des Kirchenstaats erfahren, sollen auch die Schiffe unter päpstlicher Flagge bis auf Weiteres gleich den Toskanischen behandelt werden.

4. Im Uebrigen und in Betreff der Schiffe unter jeder andern Flagge, soll vom 1. März d. Js. an der durch die vorgedachte Bekanntmachung vom 27. Oktober 1846 publizirte Tarif für die Schifffahrts-Sanitäts- und Hafenabgaben, mit der nachfolgenden Ausnahme in Kraft treten.

5. Mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse sind alle mit Getreide, andern Feldfrüchten und Mehl beladenen Schiffe, ohne Rücksicht auf ihre Herkunft und Nationalität, welche bis zum letzten Juni d. Js. in Livorno oder einem andern Hafen des Grofsherzogthums einlaufen, ausnahmsweise nur dem nach dem vorerwähnten Tarife von Toskanischen Schiffen zu entrichtenden Ankergelde unterworfen.

K. K. Regierungs-Sekretariat in Livorno, den 23. Februar 1847.

TÜRKEI.

Memorandum der Pforte an die fremden Gesandtschaften, das Verbot der Ausfuhr von Getreide betreffend.

Die von der Hohen Pforte angestellten Ermittelungen lassen es vorhersehen, dafs man später in den Provinzen in Folge von Mangel an Getreide, Noth leiden wird, und es sieht sich dieselbe daher genöthigt, die Ausfuhr von Feldfrüchten aus Salonichi und dessen Nebenhäfen nach dem Auslande bis zur bevorstehenden Ernte zu verbieten.

Da es indefs der Hohen Pforte darauf ankommt, dafs die zu den Unterthanen der befreundeten Mächte gehörenden Kaufleute in keinem Falle einem Verlust ausgesetzt werden, so findet dieses Verbot, wie dies schon in ähnlichen Fällen geschehen ist, auf dasjenige Getreide keine Anwendung, über welches solche Kaufleute bereits Kontrakte im Lande abgeschlossen haben, und wird aufserdem, vor

der Ausführung der gedachten Maßregel, eine vom Tage gegenwärtiger amtlicher Mittheilung laufende anderthalbmonatliche Frist bewilligt, damit die Schiffe, welche sich an die Küste der erwähnten Provinz begeben haben, nicht leer zurückzukehren brauchen und dadurch Verluste erleiden.

Den 1. März 1847 (13. Prebi-ul-Ewel 1263).

URUGUAY.

Verordnung über die Konsulate.

Der Konsul der Republik Oriental Uruguay bei den Hansestädten hat in No. 10821 der Hamburger Börsenhalle nachstehenden Auszug aus der obengenannten Verordnung bekannt gemacht:

Kapitel I.

Art. 3. Die Konsuln und Vice-Konsuln empfangen die Hälfte Emolumente (so wie selbe im Tarif verzeichnet sind), die andere Hälfte halten sie zur Verfügung der Regierung.

Kapitel II.

Art. 16. In jedem Konsulate soll innen an der Thür ein Briefkasten zum Gebrauch der Kaufleute, eine Angabe der Stunden, in welchen das Konsulat geöffnet ist, und der, in der Landessprache ausgefertigte Tarif der Abgaben und Emolumente, die zu bezahlen sind, angebracht sein; da der Konsul verpflichtet ist, auf allen von ihm gemachten Ausfertigungen unter dem Konsulatssiegel und seinem Namenszug, die für jedes Dokument bezahlten, anzuführen.

Kapitel III.

Art. 11. Alle dem Konsular-Agenten der Republik in fremden Ländern zukommende Akte sind vor allen Tribunalen der Republik gültig, und sämmtliche von irgend einer Behörde ausgestellten, werden als ungültig angesehen, wenn sie nicht mit der Anerkennung oder Legalisirung des Konsular-Agenten versehen sind, falls solche an dem Orte, wo irgend ein Akt aufgenommen worden ist, existiren.

Art. 12. Alle Schiffe oder Personen, welche von einem Hafen, wo sich ein Konsular-Agent der Republik befindet, kommen und in einen diesseitigen Hafen einlaufen, ohne, dem in dieser Verordnung

Verfügten gemäfs, visirte Papiere zu führen, oder ohne Legalisirung des Konsulats, sind verpflichtet, das Doppelte der Abgaben, welche sie in dem Hafen, aus dem sie auslaufen, hätten zahlen müssen, und aufserdem eine Strafe von 600 Piastern, so wie solches verordnet ist, zu entrichten.

Kapitel IV.

Art. 4. Die Kapitaine der fremden und einheimischen Schiffe, welche aus einem Hafen auslaufen, woselbst sich Konsuln der Republik befinden, und die nach den Häfen der Republik bestimmt sind, haben die Verpflichtung, von denselben das Manifest der Ladung oder des Ballastes, die Gesundheitskarte und Musterrolle legalisiren zu lassen. Dieselbe Bestimmung gilt von den Pässen der Reisenden, Vollmachten, Urtheilsprüchen, Protesten, Certifikaten und allen anderen Dokumenten, welche vor Gericht Gültigkeit haben sollen.

Art. 5. Die Kapitaine, welche gegen das im vorhergehenden Artikel Angezeigte handeln, sind verpflichtet, die Konsulatsgebühren, welche sie am Abgangsort hätten zahlen sollen, und alle anderen Requisitionen oder Strafen, welche das Gesetz bestimmt, zu entrichten.

Art. 11. Bei Dispachirung eines fremden Schiffes hat der Konsul den Seepafs und die gehörige Musterrolle zu verlangen, wogegen er eine andere ausstellen wird.

Art. 12. Einheimische sowohl als fremde Schiffe sind verpflichtet, eine Gesundheitskarte zu nehmen.

Art. 13. Wenn das Schiff nicht in Ballast geht, so werden zwei Abschriften der Fakturen der Ladung, ein Exemplar von jedem Connossemente und zwei Manifeste, verlangt.

Art. 14. Die beiden Fakturen, welche die Ladung mit Eintheilung ihrer gesonderten Abtheilungen, Arten, Bestimmungen und übrige Notizen angeben, müssen von dem Eigenthümer, Ablader oder Supercargo der Ladung unterzeichnet sein, und am Ende dieser Fakturen hat der Konsular-Agent eine Rechnung hinzuzufügen, auf welcher mit gehöriger Eintheilung und Erklärung alle die Gebühren und Emolumente bezeichnet sind, welche für Dispachirung des Schiffes und der Ladung bezahlt worden, und selbige zu unterzeichnen.

Art. 15. Die Connossemente müssen bündig und mit Buchstaben, nicht aber in Zahlen oder Abkürzungen, die Benennung, Quantität und Qualität der Waaren, die Gröfse, Mark und Nummer der Colli, das Gewicht, Maafs, Ursprung und Werth, die Namen des Abladers und Empfängers, nebst Bezeichnung der Fracht enthal-

ten, und sind mit der Unterschrift des Kapitains zu präsentiren, und ist jedes einzelne vom Konsular-Agenten zu visiren.

Art. 16. Die beiden Manifeste müssen gleichlautend und sorgfältig mit den Connossementen verglichen sein; selbige müssen in Kursivschrift, ohne Abkürzungen, ohne Zwischenräme irgend einer Art, in fortlaufender Reihe sein, und nur die Zahlen und Markungs-Zeichen enthalten; die ganze Ladung, seien es auch noch so viele Ablader, mufs aufeinanderfolgend geschrieben werden, und ist der Kapitain verpflichtet, von jeder Ladung, welche er in einem Hafen einnimmt, zwei Manifeste auszustellen. Diese Manifeste sind von dem Dispacheur des Schiffes und dem Kapitain zu unterzeichnen.

Art. 17. Alle Differenzen, Ungenauigkeiten, Veränderungen, Anmerkungen, Radirungen, Verbesserungen, Zwischenlinien und andere Fehler, müssen vom Konsular-Agenten vor der Legalisirung specificirt werden.

Art. 18. Wenn die Manifeste in fremder Sprache präsentirt werden, hat der Konsular-Agent selbige mit einer korrespondirenden Uebersetzung zu begleiten, für deren Genauigkeit er zu sorgen hat.

Art. 19. Wenn, nachdem die Manifeste legalisirt sind, es nöthig wäre, selbige zu verändern oder etwas hinzuzufügen, so hat der Konsular-Agent die Deklaration davon in dem Sinne zu machen, dafs, nachdem selbige mit seiner Legalisation präsentirt worden, er für jede Unregelmäfsigkeit oder Fehlerhaftigkeit, welche hätte verändert oder verbessert werden sollen, so wie für die Strafen oder Geldbufsen, welche dem Schiffe oder dessen Ladung aus diesem Grunde auferlegt werden könnten, die pekuniaire Verantwortlichkeit hat.

Art. 20. Wenn das Schiff in Ballast ausläuft, sind die Formalitäten der Manifeste dieselben, und mufs die Quantität und Qualität des Ballastes erklärt werden.

Art. 21. Nachdem die Papiere auf angegebene Art legalisirt worden, wird eine der beiden Fakturen, die Connossemente, ein Manifest und das Eides-Certifikat des Kapitains genommen, Alles mit einem himmelblauen Bande zusammengebunden, mit dem Konsulats-Siegel gesiegelt, und dem Kapitain des Schiffes übergeben.

Art. 22. Die andere Faktura wird, nachdem sie in das Archiv eingetragen ist, dem diplomatischen Agenten zugeschickt, und ist in derselben zu notiren, welche Veränderungen hinsichtlich der Quantität und Qualität vorgekommen, so wie die Preise und Marktnegozen, indem auch der Name des Schiffes und Kapitains, dem sie gehören, anzugeben ist, wenn selbiges nicht geschehen.

Art. 23. In dem zurückbleibenden Manifeste hat er (der Konsular-Agent) dieselben Anmerkungen zu machen, und noch die Anzahl der Connossemente, welche es begleiten, nebst der Faktura und dem Certifikate, verschlossen und versiegelt, hinzuzufügen und durch dasselbe Schiff an den Finanzminister der Republik zu schicken, indem er vom Kapitain einen Empfangschein des Brief-Packetes enthält.

Art. 24. Jedes Schiff, welches von einem Hafen, woselbst ein Konsular-Agent wohnt, kommend, in einen Hafen der Republik ohne legalisirte Papiere einläuft, ist aufserdem, dafs es selbige in vorgeschriebener Form zu präsentiren und, wie bereits gesagt, doppelte Gebühren und Emolumente zu zahlen hat, allen andern Strafen, in die es nach den in Kraft sich befindenden Verordnungen und Gesetzen gegen Schleichhandel verfällt, unterworfen.

Art. 25. Jeder Kapitain ist verpflichtet, die Passagiere darauf aufmerksam zu machen und keinen aufzunehmen, dessen Papiere nicht mit dem Visa des resp. Konsuls der Republik, wenn ein solcher in dem Orte oder irgend einem Zwischenorte wohnt, versehen ist, bei Strafe, das Doppelte zu zahlen, welches vom Kapitain selbst verlangt wird.

Art. 26. Jeder Kapitain eines einheimischen oder fremden Schiffes hat, nach seinem Glaubensbekenntnisse, einen Eid abzulegen, dafs ihm nicht bekannt, dafs an Bord seines Schiffes irgend etwas sich befinde, welches nicht im Manifeste angegeben wäre.

Art. 29. Die Rheder, Seeleute oder Kaufleute, welche sich in ihrer Person oder ihren Interessen durch das Verfahren irgend eines Konsuls benachtheiligt glauben, es sei wegen geforderter übermäfsiger oder übertriebener Gebühren, wegen verzögerten, verweigerten oder schlecht geleisteten Beistandes, oder aus irgend einem anderen Grunde, haben ihre Klagen beim diplomatischen Agenten der Republik oder beim Minister der auswärtigen Angelegenheiten einzureichen, damit mit Bezugnahme auf die Gesetze der Republik darüber abgeurtheilt werde.

Art. 30. Das Fehlen irgend eines Papieres, welches ein Schiff, es sei einheimisches oder fremdes, haben mufs, führt allein schon den Verdacht des Betruges mit sich, und deshalb müssen alle Kapitaine wissen, dafs dieses Fehlen die Ausladung und Untersuchung des Schiffes veranlafst, und dafs, wenn der Kapitain nicht zu gehöriger Zeit seine Papiere vorweist, er dadurch in eine Strafe von 200 Piastern verfällt, so wie in die von 500 Piastern, wenn irgend eines fehlt, je nach Entscheidung der kompetenten Behörde.

Art. 33. Wenn irgend ein Schiffskapitain oder irgend Jemand, es sei ein Einheimischer oder Fremder, sich weigert, die Papiere in der vorgeschriebenen Form zu nehmen, oder nur einige nehmen und andere zurücklassen will, hat der Konsular-Agent ihn auf die Strafe, in welche er verfällt, aufmerksam zu machen, und es zu notiren, und ihm dann lediglich die verlangten Dokumente zu geben, und mufs die Anzeige davon so schnell wie möglich machen, ohne zu unterlassen, es mit demselben Schiffe unter Kouvert und Siegel zu thun, worüber der Kapitain eine Quittung zu geben hat, mit Bemerkung der Aufschrift und des Siegels, welches in derselben Quittung notirt wird, und wird Sorge tragen, durch andere Gelegenheit Nachricht davon zu geben.

Kapitel V.

Allgemeiner Tarif der Emolumente.

Für Registrirung und Certifikat des Bürgerseins . . .	2	Piaster.
» Ertheilung eines Passes, wenn er gegeben werden kann	2	»
» Siegeln und Visiren eines von einer andern Behörde ausgestellten Passes	1	»
» einen Passavante, in den Fällen ertheilt, wo es sein kann	8	»
» Renovirung des Patents, Ertheilung des corresp. Certifikats und Zurücksendung als ungültig . . .	6	»
» Verlängerung des Patents eines einheimischen Schiffes	3	»
» eine Gesundheitskarte	5	»
» das Visa einer von einem andern ertheilten Gesundheitskarte	2	»
» eine neue Musterrolle	4	»
» Legalisirung des Patents eines fremden Schiffes . .	10	»
» do. do. do. do. einheim. do. . . .	6	»
» jeden Schiedsspruch, allein verrichtet	8	»
» do. do. in Begleitung	4	»
» jedes Lebens-, Wohnungs-, Geburts- oder irgend ein anderes Certifikat	2	»
» Legalisirung, Siegel und Unterschrift irgend eines Dokuments	2	»
» die Bemühung, um über irgend eine Angelegenheit einen Eid abzunehmen	2	»
» die Ausfertigung einer legalisirten Vollmacht . . .	5	»
» eine legalisirte Schenkung	5	»
» einen Ehekontrakt	6	»

Für einen Taufschein	2	Piaster.
» Zahlungsscheine, Quittungen etc.	5	»
» Depositoscheine	4	»
» ein Dokument über Aufnahme der Effekten etc. . .	4	»
» jede Seite eines abgeschlossenen Testamentes . .	2	»
» do. do. einer Ausfertigung eines Inventariums .	2	»
» jeden Akt der Rechnungsgenehmigung	2	»
» Eröffnung eines versiegelten Testaments	8	»
» die Deponirung eines do. do.	8	»
» eine einfache Auskunft	2	»
» eine do. mit Waarenbesichtigung, Untersuchung der Effekten, oder für Wechselprotest	6	»
» irgend einen andern Akt über Interessen eines Kapitals, Gesellschaft oder Hypothek	6	»
» Legalisirung eines jeden Manifestes	4	»
» die Copie eines jeden Manifestes	2	»
» das Certifikat jeder Faktur	2	»
» Einregistrirung in das Archiv irgend eines Dokuments oder Rechnung pr. Seite	4	Realen.
» do. irgend eines Briefes oder Papiers, pr. Seite .	3	»
» Anerkennung und Legalisirung einer Unterschrift .	2	Piaster.
» jede Seite einer Uebersetzung von Dokumenten und Rechnungen	2	»
» do. irgend eines Briefes oder anderen Papiers . .	1	»
» die Copie do. do. pr. Seite	6	Realen.
» jede Rechnung, wo er einzuschreiten hat, Taxationen und Regulirung von Havarie, persönliche Gegenwart wegen Schiffbrüchen oder irgend anderer Fälle, pr. Stunde	1	Piaster.
» jedes Dokument über Befrachtung, deren Ungültigmachung oder Quittirung, von jedem Tausend .	1	»
» jeden veranstalteten Verkauf, Erhaltung von deponirten Gegenständen, oder Wahrnehmung fremder Interessen, vom Netto-Ertrag	4	Proc.

Montevideo, den 20. November 1846.

(unterzeichnet) Suarez

(do.) F. Magarinos.

Die vorstehenden Bestimmungen der Verordnung werden am 1. Juli 1847 in Kraft treten.

VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA.

Gesetz über den Transport von Passagieren auf Kauffahrtei-Schiffen.

Sect. 1. Von dem zum Kongrefs versammelten Senate und Repräsentantenhause der Vereinigten Staaten sei beschlossen, dafs, wenn der Führer eines Schiffes, welches ganz oder theilweise einem Bürger der Vereinigten Staaten, oder einem Bürger irgend eines fremden Landes angehört, in irgend einem fremden Hafen oder Platz eine gröfsere Anzahl von Passagieren an Bord dieses Schiffes nimmt, als nach folgendem Verhältnifs zu dem von denselben eingenommenen und zu deren Gebrauch bestimmten, von Vorräthen oder anderen nicht zum persönlichen Gepäck der Passagiere gehörenden Gütern nicht eingenommenen Raume — nämlich auf dem untern Deck, wenn das Schiff während der betreffenden Reise die Wendekreise nicht zu passiren hat, ein Passagier auf jede volle vierzehn Fufs Deckoberfläche, wenn es aber während der betreffenden Reise die Wendekreise zu passiren hat, ein Passagier auf jede zwanzig volle Fufs Deckoberfläche, und auf dem Orlopdeck, wenn solches vorhanden ist, in jedem Falle ein Passagier auf jede volle dreifsig Fufs Deckoberfläche — in der Absicht, diese Passagiere nach den Vereinigten Staaten von Amerika zu bringen, und mit denselben einen solchen Hafen oder Platz verläfst, und dieselben, oder eine Anzahl von ihnen, unter die Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten bringt, oder wenn ein solcher Schiffsführer in einem der Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten unterworfenen Hafen oder Platz eine gröfsere Anzahl von Passagieren, als das vorgedachte Verhältnifs gestattet, mit der Absicht an Bord nimmt, dieselben nach einem fremden Hafen oder Platz zu bringen, ein solcher Schiffsführer eines Vergehens für schuldig zu erachten und auf geführten Beweis vor einem Assisen- (circuit) oder Bezirks-Gerichte der Vereinigten Staaten, für jeden über das vorgedachte Verhältnifs hinaus an Bord genommenen Passagier mit einer Geldbufse von 50 Dr., auch mit Gefängnifsstrafe von höchstens einem Jahre zu bestrafen ist. Es soll jedoch dieses Gesetz nicht dahin ausgelegt werden, dafs ein Schiff oder Fahrzeug mehr als zwei Passagiere auf je fünf Tons dieses Schiffes oder Fahrzeugs aufnehmen dürfe.

Sect. 2. Und es sei ferner beschlossen, dafs wenn die Anzahl der auf diese Weise an Bord genommenen und nach oder von den

Vereinigten Staaten transportirten Passagieren die in der vorstehenden Sect. gezogene Grenze im Ganzen um zwanzig überschreitet, alsdann das betreffende Schiff den Vereinigten Staaten verfallen ist, nach Maafsgabe der über die Verfolgung und Vertheilung konfiszirter Gegenstände in dem Gesetz über die Eingangs- und Tonnen-Abgaben enthaltenen Vorschriften.

Sect. 3. Und es sei ferner beschlossen, dafs, wenn ein solches Schiff mehr als zwei Reihen von Schlafstätten hat, oder wenn in einem solchen Schiff der Raum zwischen dem Flur und dem Deck oder der Plattform darunter nicht mindestens sechs Zoll beträgt und die Schlafstätten nicht gut konstruirt sind, oder wenn die Gröfse dieser Schlafstätten für jeden Passagier nicht wenigstens sechs Fufs in der Länge und achtzehn Zoll in der Breite beträgt, der Schiffsführer und die Eigenthümer des Schiffs, jeder einzeln, eine Summe von 5 Dr. für jeden Passagier an Bord des Schiffs auf einer solchen Reise verwirkt und zu zahlen haben, welche von jedem Assisen-(circuit) oder Bezirks-Gericht der Vereinigten Staaten, in dessen Bezirk ein solches Schiff ankommen oder absegeln möchte, für die Vereinigten Staaten beizutreiben ist.

Sect. 4. Und es sei ferner beschlossen, dafs im Sinne dieses Gesetzes zwei Kinder unter acht Jahren gleich einem Passagier zu rechnen und Kinder unter einem Jahre bei Berechnung der Anzahl der Passagiere nicht mitzuzählen sind.

Sect. 5. Und es sei ferner beschlossen, dafs das die Bestimmungen dieses Gesetzes verletzende Schiff oder Schiffe für den Betrag der verschiedenen in demselben festgesetzten Strafen haften soll, und dafs ein solches Schiff vor dem Bezirks-Gericht der Vereinigten Staaten, in dessen Bezirk es ankommt, dieserhalb aufgeboten und verkauft werden kann.

Genehmigt den 22. Februar 1847.

Gesetz, betreffend die Abänderung des Gesetzes über den Transport von Passagieren auf Kauffahrtei-Schiffen und den Zeitpunkt, mit welchem dieses Gesetz in Kraft treten soll.

Sect. 1. Von dem zum Kongrefs versammelten Senate und Repräsentantenhause der Vereinigten Staaten von Amerika sei beschlossen, dafs das am 22. Februar 1847 genehmigte Gesetz über den Transport von Passagieren auf Kauffahrtei-Schiffen, rücksichtlich der

aus Häfen diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung und des Kap Horn kommenden Schiffe vom 31. May d. J. ab, und rücksichtlich der aus Häfen jenseits jener Vorgebirge kommenden Schiffe am 30. Oktober d. J. in Kraft treten soll.

Sect. 2. Und es sei ferner beschlossen, dafs die Bestimmung des gedachten Gesetzes, wonach die Schiffer, bei Abmessung des Raumes, zwei Kinder von acht Jahren und darunter für einen Passagier zählen dürfen, hierdurch aufgehoben ist.

Genehmigt den 2. März 1847.

Gesetz, enthaltend die Bewilligungen für die Verwaltung der Civil- und auswärtigen Angelegenheiten in dem mit dem 30. Juni 1848 endenden Jahre und für andere Zwecke.

(Extrakt.)

In dem Amerikanischen Tarifgesetz vom 30. August 1842 Sect. 25 ist verordnet, dafs die Bestimmungen dieses Gesetzes, welche im Allgemeinen sofort nach Publikation desselben in Kraft traten, auf die Ladungen solcher Schiffe, welche aus Häfen östlich vom Vorgebirge der guten Hoffnung und westlich vom Kap Horn kämen, und diese Häfen vor dem 1. September 1842 verlassen hätten, keine Anwendung finden, dieselben vielmehr nach Maafsgabe des vor dem 30. Juni 1842 bestehenden Tarifs behandelt werden sollten. Es wurden daher die aus jenen Häfen vor dem 1. September 1842 verschifften Waaren, auch wenn sie erst nach dem 30. August 1842 in den Vereinigten Staaten anlangten, zu den Zollsätzen des Tarifs vom 11. September 1841 zugelassen, während die aus allen übrigen Ländern, also auch aus Europa kommenden Waaren, ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Verschiffung, sofort den durch den Tarif vom 30. August 1842 angeordneten, meistentheils höheren Zollsätzen unterworfen wurden. Dieses Verfahren stand mit dem Handels- und Schiffahrts-Vertrage zwischen Preufsen und den Vereinigten Staaten vom 1. März 1828 insofern in Widerspruch, als nach Art. 5 dieses Vertrages Preufsische Waaren in den Vereinigten Staaten nicht höher besteuert werden dürfen, als die Waaren eines andern Landes, und es sind deshalb durch das nachstehende Gesetz die nöthigen Fonds angewiesen, um für diejenigen Preufsischen Waaren, welche vor dem 1. September 1842 verschifft, aber erst nach dem 30. August 1842 in den Vereinigten Staaten verzollt sind, die etwaige Differenz zwischen den Zollsätzen des Tarifs vom 11. September 1841 und vom 30. August 1842 zu erstatten. Aus gleichen Motiven und zu demselben Zwecke ist die Bewilligung für die Hansestädte erfolgt.

Von dem zum Kongrefs versammelten Senate und Repräsentantenhause der Vereinigten Staaten von Amerika sei beschlossen, dafs für das mit dem 30. Juni 1848 endigende Jahr die nachstehend genannten Summen zu den nachstehend bezeichneten Zwecken bewilligt

werden, und aus den bereiten Beständen des Schatzes zu zahlen sind, nämlich:

— — Vermischtes — —

Zur Erstattung gewisser Abgaben, welche in Folge des Gesetzes vom 30. August 1842, die Beschaffung von Einnahmen von eingehenden Waaren und die Abänderung der bestehenden Gesetze über die Eingangs-Abgaben betreffend, im Widerspruch mit den Bestimmungen des Handels- und Schiffahrts-Vertrages zwischen Preufsen und den Vereinigten Staaten vom 1. May 1828 erhoben worden sind, 25000 Dr.

Zur Erstattung gewisser Abgaben, welche in Folge des vorstehend erwähnten Tarifgesetzes vom 30. August 1842, im Widerspruch mit den Bestimmungen des Vertrages zwischen den freien und Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg und den Vereinigten Staaten vom 20. Dezember 1827 erhoben worden sind, 5000 Dr. — —

Genehmigt den 3. März 1847.

II. STATISTIK.

Handelsberichte.

Königsberg.

Die Schiffahrt, welche in Königsberg schon am 16. März begann und bis zum 3. Dezember ohne Unterbrechung Fortgang hatte, war im vorigen Jahre nicht von besonderer Lebhaftigkeit. Es sind im Hafen von Pillau

	eingegangen:	ausgegangen:
	808 Sch. mit 50063 Lst.	813 Sch. mit 51263 Lst.
Dagegen 1845 . .	822 » 44300 »	831 » 45163 »
1844 . .	1010 » 62845 »	1034 » 67012 «

Unter den eingegangenen Schiffen waren:

	1846.	1845.	1844.
1. Preufsische	247	454	271
2. Rufsische	7	9	3
3. Schwedische . . .	13	7	38
4. Norwegische . . .	177	115	160

	1846.	1845.	1844.
5. Dänische	42	47	68
6. Mecklenburger . . .	3	4	13
7. Lübecker	3	5	8
8. Hamburger	2	2	3
9. Bremer	5	1	2
10. Hannoversche . . .	113	63	111
11. Oldenburgische . . .	4	3	15
12. Kniphäuser	1	1	2
13. Niederländische . .	96	44	145
14. Britische	93	64	166
15. Französische . . .	1	1	2
16. Spanische	—	—	1
17. Amerikanische . . .	1	2	2

Durch den Holländer Baum bei Königsberg sind

	eingegangen:		ausgegangen:	
	Seeschiffe	Stromfahrzeuge	Seeschiffe	Stromfahrzeuge
1846 . . .	599	2817	603	2649
1845 . . .	654	3222	651	3048
1844 . . .	853	2607	841	2244

Unter den ausgegangenen waren in Ballast: im vorigen Jahre 22, im Jahre 1845 311, im Jahre 1844 56 Schiffe.

Durch den Litthauischen Baum kamen aus Polen und Rufsland mittelst der Deime, Gilge und dem Memel in Königsberg an:

	1846.	1845.	1844.
Wittinnen	57	71	252
Boydacks	3	5	46
Kähne	140	170	615
Waarentriften	18½	18	17⅔
Holztriften	32½	37	4

In Folge des durch die aufserordentliche Hitze veranlafsten Wassermangels in den Binnengewässern, konnte die Abkunft aus Polen und Rufsland im vorigen Jahre nur mäfsig sein. Ein grofser Theil der Fahrzeuge hatte nur selten Ladung eingenommen, und die andern mufsten umladen.

Dampfschiffahrtsverbindungen wurden unterhalten zwischen Elbing und Pillau durch zwei Elbinger Dampfschiffe und zwischen Königsberg und Danzig durch ein Königsberger Dampfschiff, welches 53, und durch ein Danziger, welches 76 Fahrten hin und zurück machte.

In dem flauen Winter $18^{45}/_{46}$ konnten Abladungen von einiger Bedeutung von Königsberg nach Pillau über Eis nicht gemacht werden, und es mufsten daher die in Pillau überwinternden Schiffe das Frühjahr abwarten. Die Frachten waren am Anfang des Jahres und im ganzen Sommer sehr gedrückt, da für die angekommenen Schiffe nicht genug Getreide zur Verschiffung vorhanden war. Die gröfseren Schiffe mufsten nach Danzig und Memel segeln, um Holzladungen einzunehmen. Im Oktober jedoch besserten sich die Frachten bedeutend. Am belohnendsten waren die Fahrten vom schwarzen Meere; nur haben die Rheder durch zu frühe Befrachtungen von Odessa und andern Häfen jener Gegend nach Havre, Hamburg etc. viel am Gewinn eingebüfst, da mehrere Schiffe wenig über die Hälfte der Frachten geschlossen hatten, die sie erhalten hätten, wenn sie, ohne für die Rückfracht bedungen zu sein, nach Odessa gekommen wären.

Am Schlusse des Jahres bestand die Rhederei des Orts aus 30 Schiffen mit 4594 Normallasten, und einer Bemannung von 290 Seeleuten aufser den Schiffsführern. Sie hatte sich gegen das vorhergehende Jahr vermehrt um 3 Schiffe und 612 Lasten; zwei neue Schiffe von resp. 169 und 262 Normallasten waren in Königsberg neu erbaut worden.

Der Waarenhandel war im Allgemeinen gedrückt, da durch die früheren Mifsernten und den schlechten Ausfall der Kartoffelernte im Jahre 1846, der Wohlstand und die Konsumtionsfähigkeit des Landes überhaupt sehr verringert war und insbesondere die Landwirthe genöthigt wurden, mit dem Verkauf der aus der neuen Ernte gewonnenen Vorräthe zurückzuhalten. Es erreichte daher auch der Export nicht die Höhe, die er bei einer mittelmäfsigen Ernte und hohen Preisen im Auslande hätte erlangen können.

Für den Getreidehandel begann das Jahr 1846 mit den kühnsten Erwartungen. Da jedoch der Winter sehr milde war, und später die Hoffnung auf eine günstige und frühe Ernte begründet erschien, so trat ein wesentliches Fallen der Getreidepreise ein, welches bis zum Juni anhielt. Weizen sank von 100 Sgr. auf 75 Sgr. und Roggen von 70 Sgr. auf 45 Sgr. pro Scheffel. Die Preise stiegen aber allmählich wieder bis zum Schlusse des Jahres auf 95 Sgr. für Weizen und 65 Sgr. für Roggen, nachdem das britische Getreidegesetz erlassen und der schlechte Ausfall der Ernte in den meisten westlichen Ländern Europas bekannt geworden war.

Es wurden auf den Binnengewässern aus Polen und Rufsland zugeführt:

		1846.	1845.	1844.
Weizen	Last à 60 Schffl.	841	800	1958
Roggen	»	813	20	15615
Gerste	»	176	23	3573
Hafer	»	—	—	882
Bohnen, Erbsen	etc.	26	5	842
Leinsaat	»	1197	5163	5154
Hanfsaat	»	24	32	—
Rübsaat	»	170	234	—

Dagegen wurden seewärts ausgeführt:

		1846.	1845.	1844.
Weizen	Last à 60 Schffl.	7357	1714	8706
Roggen	»	9534	576	14314
Gerste	»	621	—	7808
Hafer	»	2852	—	667
Erbsen	»	3425	1782	1405
Bohnen	»	1118	43	600
Wicken	»	1969	453	191
Lein- und Rappsaat		3196	2507	7230
	Summa Last	30072	7075	40921

Zur Versendung nach dem Inlande wurden an Getreide und Hülsenfrüchten abgemessen im Jahre 1845: 17387 Lasten und im Jahre 1846 nur 2839 Lasten. —

Von der Ausfuhr des Jahres 1846 gingen

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Erbsen.	Bohnen.	Wicken.	Lein- und Rappsaat.
nach Pommern . . . . . Last.	.	967	.	294	.	.	.	18
» Dänemark . . . . . »	.	213	.	.	.	.	.	9
» Norwegen . . . . . »	40	1955	233	.	37	.	.	.
» Lübeck . . . . . »	.	.	.	.	20	.	.	4
» Bremen . . . . . »	100	.	38	.	4	.	.	.
» Hannover . . . . . »	.	80	.	.	.	.	.	.
» Grofsbritannien . . »	3240	.	194	2558	2537	1118	1866	2159
» den Niederlanden. »	3014	5856	94	.	729	.	.	811
» Belgien . . . . . »	957	463	62	.	98	.	.	168
» Frankreich . . . . »	6	.	.	.	.	.	103	.
» Amerika . . . . . »	.	.	.	.	.	.	.	27

Am Schlusse des Jahres blieb Bestand von

Weizen . . .	3200 Lasten	Roggen . . .	1400 Lasten
Gerste	300 »	Hafer	1600 »
Erbsen	300 »	Bohnen . . .	150 »
Wicken . . .	200 »	Leinsaat . . .	1000 »
Rips- und Rappsaat	100 »		

Zusammen 8250 Lasten.

In Flachs war der Ertrag der Ernte sowohl im Inland, als in Polen und Rufsland gering, der Geschäftsbetrieb mufste sich daher sehr beschränken. Ungeachtet des Ausfalls in den meisten Flachs produzirenden Ländern, und der viel geringeren Anfuhren in Grofsbritannien waren die Preise im Sommer weichend, und erst im Herbste stellten sie sich höher, etwa um 3 Proc. für Flachs, um 10 Proc. für Flachsheede und um 4—6 Proc. für abfallende Heede. Die Ursache dieser Erscheinung lag einerseits in der durch den hohen Preisstand der Lebensmittel herbeigeführten Abnahme des Leinenverbrauchs im Allgemeinen, andrerseits in der durch hohe Eingangsabgaben veranlafsten Abnahme des Garnabsatzes von Grofsbritannien nach Belgien, Frankreich und Nordamerika und dem dadurch hervorgerufenen Bestreben der britischen Spinner das Garn aus bessern Heedesorten an Stelle des theurern Flachsgarns nach Frankreich, Belgien und Deutschland abzusetzen. — Die Anfuhren von Hanf waren gleichfalls nicht ansehnlich und die Ausfuhr nach fremden Ländern hat fast ganz aufgehört; dafür ist aber der Verbrauch in der Provinz selbst zunehmend und der Abzug nach Westpreufsen, Pommern, Schlesien und den Marken bedeutender als früher. Aus Polen und Rufsland wurden auf den Binnengewässern an 58000 Ctr. Flachs, Hanf und Heede im vorigen Jahre zugeführt; es sind dagegen verschifft

	1846.	1845.	1844.
Flachs	16196 Ctr.	25888 Ctr.	59715 Ctr.
Flachsheede	10732 »	10120 »	16812 »
Hanf	2204 »	4733 »	4866 »
Hanfheede	429 »	825 »	— »

Von Flachs und Flachsheede gingen $^8/_9$ der Ausfuhr nach Grofsbritannien; von Hanf und Hanfheede die verschifften Mengen fast ausschliefslich nach Pommern.

Die Oelfabrikation so wie der innere Verbrauch von Oel war im Zunehmen. Von den im Ganzen verschifften 3615 Ctr. gingen 3612 Ctr. nach Pommern; aufserdem wurden bedeutende Posten nach Westpreufsen verladen. Bei der Seifenfabrikation haben

Leinöl und Rüböl das Hanföl sehr verdrängt. Die Oelpreise gingen in den ersten Monaten zurück, Rüböl um 20 Proc., Leinöl um 10 Proc.; im Herbst stiegen sie wieder um resp. 8—10 Proc., und 10 Proc.. — Die Leinkuchenpreise fielen wie immer im Frühjahr, erreichten aber im Herbste wieder den hohen Stand von 65 Sgr. pro Ctr., da die Preise in Grofsbritannien sehr gestiegen waren. Rübkuchen haben das ganze Jahr hindurch nur etwa 35 Sgr. pro Ctr. gegolten, und da man sie in Grofsbritannien nur zu Dünger verwendet, so werden sie wegen des Guano-Verbrauchs wohl auch jenen Preis durchschnittlich behalten.

Abgesehen von dem bedeutenden Verbrauch im Inlande, wo sich die Landwirthe immer mehr an die Verwendung von Oelkuchen zu Viehfutter gewöhnen, wurden an Oelkuchen verschifft:

1846.	1845.	1844.
53715 Ctr.	36456 Ctr.	60089 Ctr.

Von den 53715 Ctr. des letzten Jahres gingen nur 1600 Ctr. nach Belgien, alles Uebrige nach Grofsbritannien.

Das Holzgeschäft ist in Königsberg nicht bedeutend. Die Schwierigkeiten und Kosten des Transports der rohen Waare von der Memel durch die Deime machen das Holz theuer, und verursachen zugleich eine Ungewifsheit, ob die im Juni bis September gemachten Ankäufe noch in demselben Jahre eintreffen werden. Dieser Verhältnisse wegen bleibt der Holzhandel von Memel in seiner Konkurrenz immer bevorzugt. — Aus Polen und Rufsland kamen durch den litthauischen Baum Balken von weichem Holz an:

1846.	1845.	1844.
8740 Stück.	6644 Stück.	2289 Stück.

Die Abkunft von Holz auf dem Niemen war im vorigen Jahre überhaupt sehr stark, und ist für Königsberg verhältnifsmäfsig um so bedeutender ausgefallen, da der Handelsstand von Memel am Anfang im Einkauf langsam verfuhr. Mit Fichten- und Tannen-Rundholz könnte man den Platz jetzt überfüllt nennen, wenn nicht die Aussichten für den Absatz nach dem Auslande günstig wären. Der Export war im vorigen Jahre sehr geringfügig; es gingen einige Kahnladungen mit Eschen, Ellern und Lindenplanken nach Berlin und eine Ladung fichtene Dielen und Planken nach Dänemark.

Der Wollhandel ist im Ganzen ziemlich lohnend gewesen. Die Preise stiegen im Frühjahr, und im Juni fand die noch unverkaufte Wolle zu 65 — 70 Thlr. pr. Ctr. für feinste, 60 — 65 Thlr. für

feine, und 55 — 60 Thlr. für mittelfeine schnelle Abnehmer. Von polnischer Wolle wurden zu Wasser zugeführt:

1846.	1845.	1844.
992 Ctr.	6026 Ctr.	6550 Ctr.

und zu Preisen von 46 — 50 Thlr. pr. Ctr. verkauft. Der Vorrath von inländischer Wolle ist ganz geräumt und von polnischer lagert nur wenig. Am Schlusse des Jahres ist von den Gutsbesitzern viel Wolle, vielleicht die Hälfte bis zwei Drittheile der Schur, ungefähr zu den vorjährigen Preisen und zuweilen mit 2 — 3 Thlr. Aufschlag verkauft worden.

Seewärts verschifft wurden

1846.	1845.	1844.
717 Ctr.	1029 Ctr.	1100 Ctr.

Von den 717 Ctr. gingen 627 Ctr. nach Grofsbritannien und 87 Ctr. nach Amerika.

Mit Talg wurden die Lichtfabrikanten meistens aus dem Inlande versorgt, dessen Zufuhren sich mehrten. Aus Polen und Rufsland kamen stromwärts

1846.	1845.	1844.
1053 Ctr.	558 Ctr.	2555 Ctr.

Nach dem Auslande wurde im vorigen Jahre und 1845 nichts verschifft; im Jahre 1844 aber 1016 Ctr. Die mit dem 1. Januar 1847 eingetretene Herabsetzung des Durchgangszolls für Talg aus Rufsland und Polen auf 5 Sgr. pr. Ctr. läfst hoffen, dafs sich der Transithandel in diesem Artikel wieder beleben werde.

Der Handel in rohen Häuten war lebhaft, da bei dem fortwährenden Futtermangel in der Provinz und dem angrenzenden Nachbarstaate die Schlachtungen sehr bedeutend blieben. Die Verschiffungen seewärts und die Verladungen landwärts hielten damit Schritt, und die ersteren waren so ansehnlich, dafs sie denjenigen des Jahres 1823 nahe kamen. Die Preise von Kalbfellen hielten sich auf hohem Stand, die von Rofs- und Rindhäuten sind dagegen allmählig gewichen, um 15 — 20 Proc. gegen die Preise am Schlusse des Jahres 1845. Es kamen stromwärts aus Polen und Rufsland

	1846.	1845.	1844.
	4128 Ctr.	1152 Ctr.	—
und seewärts wurden verschifft	3462 »	2639 »	444 Ctr.

Nach Grofsbritannien gingen allein im vorigen Jahre 2572 Ctr.

Von anderen gewöhnlichen Exportartikeln wurden seewärts ausgeführt:

	1846.	1845.	1844.
Knochen	16558 Ctr.	14950 Ctr.	9360 Ctr.
Asche	88 »	55 »	40 »
Borsten und Haare . .	1026 »	1753 »	1587 »
Federn und Federposen .	302 »	594 »	231 »
Matten und Fufsdecken .	2190 »	5106 »	2060 »
Leinwand, rohe	3391 »	2671 »	2725 »
» gebleichte . .	1531 »	1976 »	2795 »

Die Sammlungen und Verschiffungen von Knochen waren im vorigen Jahre bedeutend, weil die Preise in Grofsbritannien, besonders am Anfange des Jahres hoch waren. — Die Zufuhren von Asche fielen sehr unbedeutend aus und ebenso waren die Verschiffungen kaum nennenswerth.

Von den wichtigeren Gegenständen des Einfuhrhandels sind seewärts importirt worden

		1846.	1845.	1844.
Heringe	Tonnen	84500	72323	85675
Salz	Ctr.	286086	325576	134379
Steinkohlen	»	117547	117106	138626
Rohzucker	»	65841	68770	73381
Wein	»	12337	12698	11630
Kaffee	»	12756	9638	8344
Baumwolle	»	405	2615	1158
Twist	»	6580	2199	2479
Roheisen	»	12921	4382	25000
Schmiedeeisen in Stäben, gewalztes etc.	»	17293	18169	17865

Von den eingeführten Heringen kamen 82500 Tonnen aus Norwegen. Nach Polen und Rufsland wurden stromwärts verladen

1846.	1845.	1844.
Tonnen 32200	26903	41115

Der gebliebene Vorrath ist noch ziemlich ansehnlich. Fettheringe kamen wegen des mifslungenen Fanges wenig an; meistens nur Frühlingsheringe. Ueber ungenügende Salzung wurde vielfach geklagt.

Nachdem der Transithandel mit Salz im Jahre 1842 frei gegeben worden, und die Steuer-Verwaltung ein Salzmagazin der Kaufmannschaft zum Handel mit Transitsalz vermiethet hat, ist eine Gesellschaft unter der Firma: »Königsberger Handelsverein« gebildet worden, um in dieser Branche Geschäfte zu machen. Dieser Verein hat stromwärts nach Polen und Rufsland verladen:

1846 . . . 72681 Ctr.
1845 . . . 100466 »

Von der K. Verwaltung hingegen wurden zur Exportation nach dem Auslande verkauft

1844 . . . 42627 Ctr.
1843 . . . 74641 «
1842 . . . 68562 »

In der Einfuhr von Rohzucker, welcher von den drei Königsberger Siedereien bezogen worden ist, ergiebt sich in den letzten Jahren eine beständige Verminderung. Von den im vorigen Jahre eingeführten 65841 Ctr. kamen 47224 Ctr. aus Grofsbritannien, 10357 Ctr. aus Hamburg, 4242 Ctr. aus Bremen und 4014 Ctr. aus den Niederlanden. Es wurden exportirt:

		1846.	1845.	1844.
An raffinirtem Zucker nach Polen	Ctr.	5943	7546	5963
An Knochenschwärze, (Zuckerschaum) nach Frankreich und Schweden	»	3142	1375	9295

Das Kolonial- und Manufakturwaarengeschäft war, wie in den vorhergehenden Jahren, von geringem Umfange und ohne Lebendigkeit, Die letzten Mifsernten wirken einer Vermehrung des Verbrauchs im Inlande entgegen, und der Transitverkehr nach Polen und Rufsland ist auf eine äufserst geringe Menge reduzirt.

In Folge des Schutzzolles nimmt die Einfuhr von Stabeisen ab, und die von Roheisen zu, und gewinnen die inländischen Eisenhämmer an Ausdehnung. Das Eisen, welches sie liefern, wird im Verbrauch wegen seiner Wohlfeilheit vorgezogen: doch steht es in seiner Qualität im Allgemeinen dem ausländischen Eisen nach. Das Roheisen wird fast ganz aus Grofsbritannien bezogen; das Schmiedeeisen aber gröfstentheils von Stettin und Norwegen. —

Die Wechsel- und Fondsgeschäfte waren im vorigen Jahre unbedeutend und nicht lohnend. Wenn sich auch im Herbste in Folge der vermehrten Getreideabladungen Wechsel fanden, so blieb doch das Geschäft beim stockenden Waarenhandel im Ganzen nicht gewinnbringend. Auch der Geldmangel wirkte störend ein. Bei dem sehr geringen Begehr für Spezies erhielt sich der Cours bis zum September sehr niedrig. Später stieg er aber anhaltend in Folge mehrerer Ankäufe von Saaten und Getreide in Rufsland und Polen. In Staatspapieren ist während des ganzen Jahres der Umsatz nur gering gewesen; in Eisenbahnaktien fand kein Umsatz statt. Leider hat das Börsenspiel in Getreideverschlüssen, welches früher dem Platze ent-

fernt geblieben war, im vorigen Jahre zugenommen und einen nachtheiligen Einfluſs auf die Getreidepreise geübt.

Die Ein- und Ausfuhr von Königsberg zur See und stromwärts aus und nach Rufsland und Polen wird zu folgenden Geldwerthen veranschlagt:

	1846.	1845.	1844.
Die Einfuhr	4,250,000 Thlr.	5,650,000 Thlr.	2,400,000 Thlr.
Die Ausfuhr	5,200,000 »	2,600,000 »	4,600,000 »

Doch ist zu bemerken, dafs in den für das Jahr 1844 angegebenen Werthen die Ein- und Ausfuhr nach Rufsland nicht begriffen ist. Der bedeutend geringere Import des Jahres 1846 gegen das Jahr 1845 erklärt sich aus der Mifsernte im letzteren Jahre, welche statt der sonst gewöhnlichen Getreideausfuhr eine bedeutende Einfuhr von Getreide für die eigenen Bedürfnisse der Provinz nothwendig machte.

Was die Richtung des Handels anbetrifft, so sind für Königsberg Polen und Rufsland einerseits und Grofsbritannien andererseits die wichtigsten Verkehrsländer. Ungeachtet der Sperre und der fast unüberwindlichen Hindernisse des Verkehrs ist doch auch im vorigen Jahre ein grofser Theil der Seeeinfuhr nach Polen und Rufsland ausgeführt worden, so wie von dort ein grofser Theil der in den Handel gebrachten rohen Produkte eingeführt wurde. Grofsbritannien ist dagegen dasjenige Land, welches den bedeutendsten Theil der Erzeugnisse der Provinz und des Hinterlandes abnimmt und dafür Steinkohlen, Salz, Roheisen, Kolonialwaaren, also meistens Gegenwerthe liefert, welche zu Rückfrachten vorzüglich geeignet sind. Die Ausfuhr von Königsberg nach Grofsbritannien im vorigen Jahre wird auf 2,200,000 Thlr. — im Jahre 1844 auf 2,500,000 Thlr. — geschätzt, welches, wenn man die Ausfuhr nach anderen inländischen Provinzen und nach Rufsland und Polen auch nur zu 1,000,000 Thlr. berechnet, mehr als die Hälfte der ganzen Ausfuhr zur See — 4,200,000 Thlr. — beträgt. Ein ähnliches Verhältnifs findet sich beim Import, da von Grofsbritannien im vorigen Jahre für ungefähr 1,150,000 Thlr. Waaren eingeführt worden sind. In zweiter Linie steht der Handel mit Norwegen, welcher nicht allein für die kaufmännische Thätigkeit, sondern auch für alle Gewerbe gewinnbringend ist, da die mit Heringen ankommenden Norwegischen Schiffe in der Regel Getreide, Leinwand und Fabrikate anderer Art zurückführen.

Elbing.

Auch im vorigen Jahre hat sich dieser Platz keines besonders günstigen und umfangreichen Handelsgeschäfts zu erfreuen gehabt. Zur Erntezeit 1845 waren die Vorräthe der früheren Ernte bis auf Weizen gröfsten Theils erschöpft, und die Konsumtion mufste von der neuen Ernte versorgt werden. Da nun auch die Zufuhren aus Polen wegen mangelhafter Ernte von 1845 gänzlich ausgeblieben sind, so mufste dies um so mehr auf die Getreidepreise Einfluſs haben, als die Kartoffelernte in vielen Gegenden von Mifswachs betroffen worden ist. In der Nachbarschaft ist der Weizen, so weit er trocken geerntet worden, schön von Qualität ausgefallen; dagegen giebt es mehrere Landstriche, wo während der Ernte Gewitterregen eintrat, und sich daher eine mittelmäfsige Qualität ergeben hat. Die Quantität soll im Allgemeinen befriedigend sein. Roggen ist im Ganzen gut geerntet, und liefert ein gutes Produkt, nur wird über Mangel an Körnern geklagt. Gerste und Hafer wurden in genügender Quantität gewonnen, in der Qualität ist das Gewächs der Höhe demjenigen der Werder und Niederungen aufserordentlich überlegen. In Erbsen war die Ernte günstig und in Raps- und Ripssaat mufs sie als eine gesegnete bezeichnet werden, indem sie ein sehr ölreiches, und verschiffungsmäfsiges, haltbares Produkt geliefert hat. Heu ist überaus viel und durch die Witterung begünstigt, sehr vortrefflich gewonnen. Wenn gleich nun die Getreideernte von 1846 als eine Mittelernte gelten kann, so sind doch aufser Weizen und Erbsen wenig Zufuhren zu erwarten, indem der Landmann zu seinem eigenen Bedarf den Ausfall von Kartoffeln mit Roggen, Gerste und Hafer decken mufs.

Es wurden von den wichtigeren Landesprodukten seewärts ausgeführt:

		1846.	1845.	1844.
1. Weizen	Schfl.	134413	104695	47291
2. Roggen	»	24577	283	19267
3. Gerste und Hafer	»	.	.	42375
4. Erbsen, Bohnen und Wicken	»	23447	12543	12148
5. Leinsaat	Ctr.	7910	.	524
6. Raps und Rübsaat	»	.	13507	13732
7. Rüböl nach Holland	»	.	1088	1137
8. Oelkuchen nach Grofsbritannien	»	31305	30725	51821
9. Rohe Leinwand	»	266	354	414
10. Balken u. Blöcke von hartem Holz	Stck.	19	.	52
11. dergleichen von weichem	»	676	.	.
12. Bohlen, Bretter, Stäbe	Lasten.	620	57	12

Von den im vorigen Jahre verschifften Getreidearten und Hülsenfrüchten gingen nach Grofsbritannien 68252 Schfl. Weizen, und 20396 Schfl. Erbsen, Bohnen und Wicken; nach den Niederlanden 34182 Schfl. Weizen, 23561 Schfl. Roggen, 452 Schfl. Erbsen und 6441 Ctr. Leinsaat, und nach Belgien 30510 Schfl. Weizen.

Die Zufuhren aus Polen betrugen:

	1846.	1845.	1844.
an Weizen	389 Schfl.	1426 Schfl.	91987 Schfl.
» Roggen	— »	347 »	69251 »
» Gerste	— »	— »	13286 »
» Erbsen	— »	46 »	— »

Am Ende des vorigen Jahres blieb Bestand: Weizen 62884 Schfl., Roggen 8701 Schfl., Gerste 6158 Schfl., Hafer 27176 Schfl., Erbsen 7458 Schfl.

Der ganze Export von Elbing zur See überhaupt bestand

in 5258 Last.
im Jahre 1845 » 3328 »
und 1844 » 4300 »

Der gröfste Theil der Waaren wird von und nach Pillau durch Lichterfahrzeuge transportirt. Im vorigen Jahre wurden von den exportirten 5258 Lasten nur 1291 Lasten an der Stadt geladen, und 3967 Lasten nach Pillau zum Umladen geschickt. Im Hafen von Elbing sind im vorigen Jahre beladene Seeschiffe

	eingegangen.		ausgegangen.	
	Zahl der Schiffe.	Lasten-gröfse.	Zahl der Schiffe.	Lasten-gröfse.
Preufsische	2	136	5	287
Hannoversche	4	158	19	827
Dänische	1	42	2	81
Niederländische	2	96	4	193
Summa . .	9	432	30	1388
im Jahre 1845	5	199	19	816
» » 1844	4	162	26	1024

Der ganze Wasserverkehr des Hafens betrug nach der Lastenzahl der aus- und eingegangenen beladenen Fahrzeuge 28395½ Lasten.

Die Rhederei der Stadt Elbing zählte					
am 1. Januar 1846	8	Schiffe	mit	1257	Lasten.
Durch Neubau kamen hinzu . . .	4	»	»	1025	»
	12	»	»	2282	»
Davon gingen ab durch Verkauf und					
Untergang	4	»	»	1038	»
bleiben am 1. Januar 1847 . . .	8	»	»	1244	»

Zu den drei vorhandenen Dampfschiffen ist ein kleines von 14 Lasten Gröfse zum Binnenverkehr hinzugekommen. Von jenen war ein Boot in Pillau stationirt zum Bugsiren der Schiffe, die beiden andern unterhielten regelmäfsige Fahrten zwischen Elbing und Königsberg und beförderten nach diesen Orten 17324 Personen. —

Wenn der Handel von Elbing nicht wieder zu der Bedeutung gelangen will, welche ihn in frühern Zeiten auszeichnete, so ist dagegen die Fabrikation daselbst in beständigem Fortschreiten begriffen. Unter den gröfseren Fabriken, welche jetzt dort bestehen, sind hervorzuheben:

1. vier Oelmühlen, von denen drei durch Dampfmaschinen von resp. 16 und 12 Pferdekraft, und eine durch Wafser getrieben wird. Im vorigen Jahre wurden darauf 990 Last Oelsaaten verschiedener Art verarbeitet;
2. zwei Dampf-Mehl- und Grützmühlen von resp. 24 und 6 Pferdekraft, welche 443 Last Getreide zu Mehl, und 162 Last zu Grütze bereiteten; aufserdem sind noch vier Wassermühlen, eine Grützmühle und drei holländische Windmühlen vorhanden. Im vorigen Jahre wurden verschifft: zur See 1271 Ctr. Weizenmehl und 2781 Ctr. Roggenmehl nach Belgien, Niederlanden und Bremen, und stromwärts nach dem Inlande 7451 Ctr. an Weizen- und Roggenmehl und verschiedenen Grützen;
3. zwei Gypsmühlen, von Pferden getrieben, haben 8000 Ctr. gemahlen;
4. zwei grofse Brennereien fabrizirten 4100 Ohm Spiritus und Branntwein, 400 Ohm Liqueur und 800 Ohm Rum;
5. drei Eisenhämmer lieferten 6470 Ctr. Eisen, und zwei Eisengiefsereien 6500 Ctr. Eisenwaaren. Eine Maschinenbauanstalt fertigt vornehmlich Dampfmaschinen für die Fabriken des Orts und der Umgegend;
6. vier Wagenfabriken fertigten 128 Wagen und 21 Schlitten;
7. vier Tabaksfabriken fabrizirten 774174 Pfd. Rauch-, Schnupf- und Kautabak und Cigarren;

8. zwei Seif- und Lichtfabriken lieferten 2870 Ctr. Waschseife, 221 Last grüne Seife, und 1115 Stein Lichte;
9. aufserdem sind noch 1 Cichorienfabrik, 1 Ofenfabrik, 1 Papiermühle, und 2 Schneidemühlen zu erwähnen;

Die Zunahme der Fabrikation zeigt sich auch schon in der vermehrten Einfuhr von englischen Steinkohlen, von denen

im Jahre 1844 nur 12617 Ctr.
» » 1845 schon 28941 »
und » » 1846 » 46596 »

importirt wurden.

Erfurt.

Die nachtheiligen Folgen der schlechten Ernte haben sich im Jahre 1846 auch hier sehr fühlbar gemacht. Von Roggen, Gerste und Hafer war ein sehr kärglicher Ertrag gewonnen worden, und nur in Weizen konnte die Ernte eine ziemlich gute genannt werden. Dabei waren die geringen Vorräthe aus dem vorhergehenden Jahre frühzeitig erschöpft und durch fortwährende Abfuhren nach Süddeutschland wurden der inländischen Konsumtion bedeutende Mengen entzogen. Die Kartoffeln, spärlich geerntet, sind grofsentheils von der Fäulnifs ergriffen worden und auf das Drei- und Vierfache im Preise gestiegen. Bei der Theuerung der Lebensmittel würde die Noth der ärmeren Volksklassen noch greller hervorgetreten sein, wenn nicht die fortgesetzten Eisenbahnbauten ihnen Beschäftigung dargeboten hätten. — Auch in den sogenannten Landesprodukten lieferte die Ernte meistentheils einen sehr beschränkten Ertrag, namentlich in Hülsenfrüchten aller Art; ergiebiger war der Ertrag in Anis und den mannigfaltigen Sämereien, und sehr reichlich in Rapssaat.

Unter diesen ungünstigen Umständen ist es sehr erfreulich, dafs Handel und Industrie in Erfurt sich während des vorigen Jahres in Umfang und Lebhaftigkeit auf gleicher Höhe, wie im Jahre 1845 behaupteten; dafs sie nicht höher gestiegen sind, ist allein der in den angedeuteten Verhältnissen liegenden, besonders in der zweiten Hälfte des Jahres hervortretenden Hemmung zuzuschreiben.

Die Verfertigung von Stuhlwaaren nimmt unter den Gewerbszweigen des Orts die erste Stelle ein. Obgleich in ungleichem Kampfe mit einer durch Lokalverhältnisse begünstigten fremden Konkurrenz, hat

sie durch umsichtige Leitung und unermüdete Thätigkeit ihrer Repräsentanten einen ehrenvollen Platz unter den besten deutschen Fabrikationen dieser Art behauptet und ist mit sichtbarem Erfolge in fortschreitender Entwickelung begriffen. Damit verbindet sich ein bedeutender Garnhandel, nicht allein für den Verbrauch des Orts und der Umgegend, sondern auch für das Bedürfnifs der Fabriken in den benachbarten Ländern. — In der Fabrikation von baumwollenen, und mit Wolle, Leinen und Seide gemischten Zeugen, Bändern und Posamentierarbeiten wurden allein von den fünf gröfseren Fabrikanstalten

1846 . . . 1478 Arbeiter
1845 . . . 1254 »

beschäftigt. Unter diesen Anstalten befindet sich eine Maschinen-Weberei, welche 26 Power-looms in Betrieb erhält. Neben derselben bestehen eine Kammgarnspinnerei mit 2250 Spindeln und 264 Arbeitern, und eine Streichgarnspinnerei mit 1000 Spindeln und 30 Arbeitern.

Von den Garnhandlungen und den Fabriken wurden an fremden Garnen theils zum Verbrauch am Orte, theils zum auswärtigen Handel bezogen:

	1846.	1845.
1. Twiste: *a)* Britische und Schweizer, in Erfurt versteuert . .	1101000 Pfd.	1070700 Pfd.
b) fremde, in Magdeburg versteuert, u. vereinsländische	324000 »	330000 »
	1425000 »	1400700 »
2. Warps: *a)* in Erfurt versteuert . .	10670 »	6710 »
b) über andere Zollämter .	70000 »	65400 »
	80670 »	72110 »
3. vereinsländische 3, 4 und mehrdrähtige baumwollene Strick- und Nähgarne .	80000 »	40000 »
4. rohes wollenes Maschinengarn, in Erfurt versteuert	5000 »	4400 »
5. vereinsländisches einfaches Kammgarn	45000 »	30700 »
6. vereinsländisches Streichgarn . . .	30000 »	— »
7. drei- u. mehrdräthiges wollenes Strickgarn, *a)* in Erfurt versteuert . . .	92000 »	104000 »
b) sonst versteuert und vereinsländisch	63000 »	75000 »
8. rohes leinenes Maschinengarn:		

	1846.	1845.
a) in Erfurt versteuert	7600 Pfd.	1300 Pfd.
b) sonst versteuert u. vereinsländisch .	30000 »	32000 »
9. englisches gebleichtes Leinengarn, in Erfurt versteuert	10100 »	54000 »
10. ausländischer Leinen-Nähzwirn . .	9000 »	— »

Bedeutende Geschäfte werden in Nesseln gemacht, welche vornehmlich auf dem Eichsfelde gewebt werden. Im vorigen Jahr hat allein ein Erfurter Handlungshaus an 1800 Ctr. Nesseln und Kattun oder c. 9000 Stück zu 134 Leipziger Ellen, theils roh theils in gebleichtem oder gefärbtem Zustande versendet.

Für die Erfurter Manufakturen hatte im verflossenen Jahre das zeitig eingetretene Frühjahr ein lebhaftes Geschäft in Sommerstoffen angebahnt. Für den Bedarf des In- und Auslandes regte sich auf den Frühjahrsmessen und Märkten ein allgemeiner Begehr. Lang entbehrte Aufträge aus Brasilien und Nordamerika fanden sich wieder ein. Belgien, Schweden, Norwegen und die Hansestädte machten ihre gewöhnlichen Sommerbeziehungen. Ueberflufs an Waaren war nicht vorhanden, und es entstand ein wirklicher Mangel an Arbeitern, da die Eisenbahnbauten viele Arbeitskräfte an sich gezogen hatten. Dieser günstige Stand der Nachfrage dauerte jedoch nur bis zum Herbst, als der schlechte Ausfall der Ernte die Furcht vor Theuerung entstehen liefs, und eine allgemeine Stockung im Manufakturwaarengeschäft eintrat. Auf den Herbstmessen fanden die Waaren nur zu den niedrigsten Preisen einen nothdürftigen Abzug.

Die anderen Fabrikationszweige sind im verflossenen Jahre fast sämmtlich in lebhaftem Betriebe unterhalten worden und haben theilweise in ihrem Absatze eine weitere Ausdehnung gewonnen. Es sind darunter besonders zu erwähnen: zwei Etablissements zur Fabrikation von chemischen Apparaten und Apotheker-Geräthschaften, welche ihren Hauptvertrieb aufser Deutschland vornehmlich nach Rufsland, England und zum Theil auch nach Nordamerika haben. Es wurden von ihnen im vorigen Jahre für 29000 Thlr. Fabrikate ausgeführt. — Die Tabaks- und Cigarrenfabriken beschäftigten an 200 Arbeiter, und haben im vorigen Jahre 5600 Ctr. fabrizirte Rauch- und Schnupftabake und gegen 4000000 Stück Cigarren versandt.

Die Gerberei von inländischem Leder ging seit der letzten Herbstmesse weniger schwunghaft, indem ihr die äufserst niedrigen Preise der importirten Ostindischen Büffelhäute wesentlich Abbruch

thun. Es wurden 644 Ctr. Leder von Erfurt ausgeführt. — Dagegen hat sich der Absatz in blanken und lackirten Zinnwaaren, der hauptsächlich überseeisch seine Richtung nimmt, im letzten Jahre nicht vermindert. — Auch der seit einer langen Reihe von Jahren der Stadt Erfurt eigenthümliche Industriezweig in Verfertigung von Damenschuhen, der auch vorzugsweise nach Nord- und Südamerika seinen Absatz bewirkt, befindet sich fortwährend in gedeihlichem Zustande. Zwei Fabriken dieser Art beschäftigten 134 Arbeiter, und eine derselben hat allein an 20000 Paar Schuhe verfertigt. — An Meubeln wurden für 22000 Thlr. — 1845 nur für 10000 Thlr., — und von der bei Erfurt bestehenden Fabrik von Zündhölzern an 400 Ctr. dieser Waare — 1845 nur an 250 Ctr. — versandt.

Im Handel nehmen die Landesprodukte, namentlich Graupen und andere Mühlenfabrikate, Sämereien, Hülsenfrüchte, Oel und Vegetabilien die erste Stelle ein. Trotz der starken Konkurrenz mehrerer in mancher Beziehung bevorzugten Städte erfreute sich dieser Handelszweig doch in den zwei letzten Jahren einer seit längerer Zeit nicht gekannten Lebhaftigkeit. Es wurden aufser dem kleinen Vertrieb in der Nachbarschaft, versandt:

	1846.	1845.
1. Graupen u. andere Mühlenfabrikate	41050 Ctr.	39615 Ctr.
2. Hülsenfrüchte	9255 »	11347 »
3. Feldsämereien	7490 »	9581 »
4. Anis	2000 »	2638 »
5. Vegetabilien	1452 »	1574 »
6. fabrizirter Waid	829 »	952 »
7. fabrizirter Senf	859 »	864 »
8. Beinschwarz	9451 »	9016 »
9. Schuhwichse	3929 »	3866 »
10. Cement	6350 »	3200 »
11. fabrizirte Cichorien	1000 »	1500 »
12. raffinirtes Oel	21235 »	16555 »
13. diverse Produkte, Oelkuchen, gedörrte Pflaumen etc.	3428 »	— »

Die Graupe ist der wichtigste Artikel unter den Landesprodukten. Ganz gegen Erwarten war das Geschäft sogar bedeutender, als im Jahre 1845, indem ein sehr starker Absatz nach dem südlichen Deutschland und der Preufsischen Rheinprovinz Statt fand. Früher waren Berlin und Magdeburg die Hauptbezugsorte, welche sich aber bereits seit mehreren Jahren theils aus eigenen Etablisse-

ments, theils von Braunschweig aus versorgen. — Um der Fabrikation von Dauermehl eine gröfsere Ausdehnung zu geben, da diese Mehlsorte immer mehr die Gunst des Publikums gewinnt, sind drei gröfsere Mühlenanlagen unternommen worden, welche nach den besten Methoden eingerichtet werden. — Der Vertrieb von Hülsenfrüchten und Sämereien aller Art war im Ganzen nur mittelmäfsig zu nennen, der von Mohn- und Rüböl dagegen fiel um so bedeutender aus, indem die billigen Preise es möglich machten, im Auslande und namentlich im südlichen Bayern die seit einigen Jahren hervorgetretene Konkurrenz von Ungarischem Oelsaamen einigermaafsen zurückzudrängen. — Die Schuhwichse wird von einer Anstalt geliefert, und die davon versandten Quantitäten repräsentiren einen beträchtlichen Werth.

Die Handelsgärtnerei ist gleichfalls eine seit langer Zeit die Stadt Erfurt auszeichnende Industrie, und hat ungeachtet der überall hinzutretenden Konkurrenz eher zu- als abgenommen. Der Anbau von Gemüse und Gemüse-Sämereien ernährt eine zahlreiche arbeitsame Klasse kleiner Grundbesitzer und Pächter. Die Kultur der Blumensämereien wird nicht nur durch zahlreiche Gärtner von Fach betrieben, sondern auch von anderen Personen, namentlich Professionisten, welche den kleinsten Hof und Garten dafür zu nutzen wissen. Auch im verflossenen Jahre erfreute sich die Handelsgärtnerei, für welche noch mehrere neue Etablissements eingerichtet worden sind, eines lebhaften Absatzes, und es wurden, ausschliefslich dessen, was in der Stadt verkauft worden ist, für 37000 Thlr. Garten- und Blumensämereien und Pflanzen versandt.

Die Sprit- und Destillationsgeschäfte wurden lebhaft betrieben und würden noch viel bedeutender gewesen sein, wenn mehrere auswärtige Spritlieferanten, welche sehr grofse Lieferungen abgeschlossen hatten, ihren eingegangenen Verpflichtungen hätten nachkommen können. Es wurden versandt:

	1846.	1845.
1. Spiritus und Brandtwein . .	14174 Eimer	10800 Eimer.
2. Rum und Liqueure	7536 »	3800 »
3. Essig	6216 »	6000 »

Einige grofsartig betriebene Bierbrauereien Erfurts sind im In- und Auslande rühmlich bekannt, und führen einen ansehnlichen Theil ihres Produktes, durchschnittlich etwa 6000 Eimer, aus. — Auch der Handel mit Colonialwaaren, Südfrüchten und Heringen, so wie mit Wein und ausländischem Rum wird nach Aufsen in nicht unbedeutendem Maafse betrieben. Im vorigen Jahre wurden an

Waaren dieser Art im Ganzen 16038 Ctr., und im Jahre 1845 an 15100 Ctr. von Erfurt wieder versandt.

Cöln.

Die Auslieferung der Ernte in der Rhein-Provinz war für die Produzenten keineswegs durchgängig nachtheilig: des Weines nicht zu gedenken, ist der Weizen erträglich, die Gerste gut, der Rapssaamen und Kleesaamen sehr gut gerathen, und wenn auch die Kartoffeln weder reichlich lieferten, noch von der Nachfäule verschont blieben, so war der Ertrag doch viel gröfser, als im Herbste 1845. Die hohen Preise aller Produkte, mit Ausnahme des rothen Kleesaamens, bewirkten, dafs viele Ackerwirthe, namentlich gröfsere Gutsbesitzer und Wirthe in solchen Bezirken, wo nicht der Roggenbau vorherrscht, einen den Ausfall an Roggen deckenden Ersatz fanden.

Die unerhörte Ausdehnung des Gebietes, welches von einer theilweisen Zerstörung des Roggens betroffen wurde, mufste hier jedoch früh im Jahre die lebhaftesten Besorgnisse erwecken, und da schon vorher die wegen der Kartoffelseuche eingeleiteten Unternehmungen zur Abwickelung gelangten, so zeigte sich das ganze Jahr hindurch im Getreidehandel eine in ihrer Veranlassung beklagenswerthe, in ihren Wirkungen erfreuliche Lebhaftigkeit. Im Frühjahre kamen die Zufuhren hauptsächlich von Königsberg, Stettin, Wolgast, Greifswald und Stralsund; später wurden die Bestände in Belgien und den Niederlanden in Anspruch genommen; während des Sommers und Herbstes lieferten vorzüglich Riga, Petersburg, Archangel, Odessa und New-York. Die Geschäfte wurden zum Theile durch Holländische oder Belgische Häuser vermittelt, zum grofsen Theile wurden sie direkt oder durch Vermittelung der zahlreichen Agenten Russischer Häuser auf hiesigem Platze abgeschlossen. Der Lieferungshandel, leicht gehässig, wenn er sich auf Getreide erstreckt, ist in bedeutendem Umfange betrieben worden; indem aber, auf Grund frühzeitiger Ankäufe im Schwarzen Meere oder im nördlichen Rufsland, an Spekulanten und Konsumenten, an Getreidehändler, Müller, Bäcker, Gemeinde- und Vereins-Vorstände, vielfach selbst an Ackerwirthe zur Deckung von Natural-Pacht, mit mäfsigem Gewinne auf Lieferung verkauft und von den ersten Ankäufern bei wechselnder Aussicht oder Ansicht wieder an Andere übertragen wurde, sind

diesesmal sowohl Verkäufer als Ankäufer im Gewinne geblieben und erhebliche Mengen nach Cöln bezogen worden, welche ohne die vorangegangenen Lieferungs-Abschlüsse vielleicht nicht in das Land gekommen wären. Dieselben Lieferungs-Abschlüsse und die wechselnden Ansichten der Kontrahenten bewirkten, dafs neben dem wirklich am Platze befindlichen Getreide-Vorrath jederzeit ein gewissermafsen schwebender Vorrath, dessen Ankunft in naher oder entfernterer Frist bevorstand, am Markte war, so dafs die Kauflust immer genügenden Stoff vorfand.

Es soll hiermit nicht der Lieferungshandel in Getreide, der auch im vergangenen Jahre keineswegs von Schwindeleien frei blieb, als unbedingt nützlich oder unschädlich dargestellt werden, und wenn er es diesesmal war, so hat er doch nur in mäfsigem Grade den eigentlichen Handel unterstützt. Der letztere erlangte einen solchen Umfang und Einfluſs, dafs der Impuls für die Bewegung der Roggenpreise häufiger von Cöln, als von anderen grofsen Getreidemärkten, welche gewöhnlich die Regulatoren derselben sind, ausging; der Roggenvorrath in Cöln war niemals völlig erschöpft.

Die durchschnittlichen Getreidepreise in den verschiedenen Monaten werden wie folgt angegeben:

Silbergroschen pro Scheffel	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.
Januar	100	88	60	30
Februar . . .	100	88	62	32
März	95	81	62	31
April	91	80	59	31
Mai	102	85	60	31
Juni	101	86	60	33
Juli	100	84	56	36
August . . .	99	80	62	36
September . .	100	82	66	34
October . . .	109	88	69	36
November . .	110	94	72	39
December . .	105	99	74	42

Häufig jedoch ist der Roggen zum unmittelbaren Verbrauch zu einem ermäfsigten Satze abgegeben worden. Ueberhaupt standen fortwährend die Roggenpreise in Cöln niedriger als in den meisten Städten der Rhein-Provinz. Nach Düren und Aachen fanden viele Versendungen statt, obwohl diese Städte dem Antwerpener Markte näher liegen, als Cöln; in Düsseldorf, in Neufs, selbst in Wesel, mufsten häufig, namentlich gegen und nach Schlufs der Schiffahrt, höhere

Preise als hier bezahlt werden, und beinahe stetig war das Verhältnifs, dafs der hiesige Verkaufspreis gegen den Marktwerth in den Niederlanden, mit Hinzufügung von Fracht und Kosten, nur einen mäfsigen, häufig gar keinen Ueberschufs ergab. Hat hiernach der Handel ohne alle Hülfe des Staates geleistet, was von ihm verlangt werden konnte, so ist er dagegen auch am hiesigen Orte von den Anfeindungen und Störungen verschont geblieben, welche ihn in Zeiten der Theuerung zu treffen pflegen.

Es sind 1846 in Cöln angekommen:

	Roggen.		Weizen.		Gerste.	
	Ctr.	Schfl.	Ctr.	Schfl.	Ctr.	Schfl.
zu Wasser	465698 od.	597049	18095 od.	20563	27172 od.	40400
auf der rheinischen Eisenbahn .	159673	. . . . .	154118	. . . . .	3273	
zusammen .	756722	. . . . .	174681	. . . . .	43673	
abgegangen:						
zu Wasser	155744	. . . . .	153675	. . . . .	10220	

Unter den angekommenen Mengen gehörte Einiges nicht dem hiesigen Handel, sondern dem Speditionsverkehre an; dagegen befindet sich unter dem zu Emmerich nach Orten unterhalb und oberhalb Cöln eingegangenen Getreide Vieles für Cölnische Rechnung. Der Eingang der drei genannten Getreidegattungen zu Emmerich betrug:

2240664 Scheffel Roggen.
433887 » Weizen.
178994 » Gerste.

Der grofsen Getreide-Einfuhr in der Rheinprovinz stand in Holland und Belgien eine ungewöhnlich grofse Einfuhr zur Seite. Amsterdam, Rotterdam und Schiedam importirten 12848 Last Gerste, 20420 Last Weizen und 90700 Last Roggen. Seit dem denkwürdigen Jahre 1817 war die Einfuhr von Roggen in den Niederlanden nicht so grofs; damals betrug sie in den 13 Monaten vom 1. Dezember 1816 bis 31. Dezember 1817 164900 Last, mit Ausschlufs Belgiens; dagegen führte Holland in jenen 13 Monaten nur 37842 Last Roggen aus, während Amsterdam, Rotterdam und Schiedam in den 12 Monaten des Jahres 1846 bereits 39850 Last Roggen ausgeführt haben. Sodann kostete am 31. Dezember 1816 die Last Weizen 730, am 31. Dezember 1846 nur circa 380 Gulden; die Last Roggen am 31. Dezember 1816 431, am 31. Dezember 1846 nur 290 Gulden. Diese Vergleichung mufs nothwendig in hohem Grade beunruhigen; mildernd ist zu berücksichtigen, dafs die Einfuhr im Jahre 1817 das Bedürfnifs überstieg, indem am 31. Dezember 1817 nicht weniger

als 42000 Last Roggen vorräthig blieben; auch verdient erwogen zu werden, dafs in den der Rheinprovinz und Westphalen naheliegenden Seeplätzen der Vorrath von Weizen zwar geringer, derjenige von Roggen aber gröfser war als am Schlusse des Jahres 1845.

Die Lastenzahl des vorräthigen Weizens betrug am 31. Dezbr.:

	1845.	1846.
in England, einschliefslich Mehl .	115500 Lst.	33600 Lst.
in den Niederlanden	11400 »	8000 »
in Danzig	22138 »	8064 »
	149038 Lst.	49664 Lst.

so dafs diese drei Positionen eine Abnahme von beinahe 100000 Lasten anzeigen. An Roggen waren dagegen am 31. Dezember vorräthig:

	1845.	1846.
in Amsterdam und an der Zaan .	4700 Lst.	11000 Lst.
in Rotterdam, Schiedam etc. . . .	3250 »	6416 »
in Antwerpen	500 »	3000 »
in Bremen	2800 »	5500 »
	11250 Lst.	25916 Lst.

Erfreulich wie dieser, mit Berücksichtigung des hohen Preisstandes, sehr beträchtliche Mehrvorrath ist, kann man sich dennoch, bei Erwägung, dafs Holland zu seinem eigenen Bedarf 1846 über 40000 Lasten fremden Roggens verbrauchte, dafs bis zum Monat Mai auf belangreiche neue Zufuhren nicht zu rechnen ist, dafs vielmehr Irland als Ankäufer in Holland und Belgien aufzutreten droht, schlimmer Befürchtungen nicht erwehren, von denen zu hoffen ist, dafs sie sich eben so wenig verwirklichen mögen, als es im vorigen Jahre geschah.

Seitdem der Zucker durch die hier bestehenden Raffinerien für den Platz eine besondere Wichtigkeit gewonnen hat, ist im abgelaufenen Jahre zum Erstenmale, anstatt einer zur Regel gewordenen Ausdehnung, eine wesentliche Verminderung in den meisten Beziehungen des auf diesen Artikel bezüglichen Verkehrs eingetreten.

Am wenigsten stellt sich solche in den wasserwärts Statt gefundenen Versendungen heraus; denn es betrugen dieselben, abzüglich der von unterhalb gelegenen Raffinerien hier eingetroffenen Mengen:

	1846.	1845.	1844.
an Kandis . . .	19927 Ctr.	20849 Ctr.	24434 Ctr.
» Melis. . . .	235615 »	227252 »	217585 »
» Farin . . .	16090 »	27113 »	22820 »
» Syrup . . .	26320 »	44294 »	28767 »
zusammen .	297952 Ctr.	319508 Ctr.	293606 Ctr.

also fand im vorigen Jahre eine nennenswerthe Abnahme nur in den untergeordneten Produkten Syrup und Farin statt, wogegen Melis eine Zunahme nachweist und die Versendungen in Kandis sich fast gleich geblieben sind, was hauptsächlich seinen Grund darin haben mag, dafs aus der Fabrikation von 1845 an Melis die stärksten Bestände hier zurückblieben.

Ueberhaupt aber gewährt ein blofser Vergleich der Versendungen wasserwärts kein richtiges Urtheil über den Verkehr in diesem Geschäftszweig, da die Abweichungen von den Versendungen landwärts erheblich dabei in Betracht kommen, darüber aber auch nur annähernde Angaben nicht zu machen sind.

Ein richtiges Urtheil, in welchem Rückstande der Artikel hinsichtlich der Anfuhren und der Fabrikation geblieben ist, gründet sich auf die folgenden sonstigen Vergleichungen:

Die Anfuhren roher Zucker betrugen:

	1846.	1845.	1844.
von Holland zu Wasser .	196740 Ctr.	280000 Ctr.	167000 Ctr.
» Antwerpen zur Eisenbahn	149500 »	154000 »	230000 »
zusammen . .	346240 Ctr.	434000 Ctr.	397000 Ctr.

also weniger das erhebliche Quantum von circa 88000 Ctr.

Die Verzollungen stellen aber wohl das richtigere Verhältnifs, jedoch ebenfalls ein sehr ungünstiges heraus; denn es betrugen solche

in 1846 nur	335584 Ctr.
gegen in 1845	384294 »
also weniger . .	48710 »

Die Abnahme des Geschäftes für das Zollvereinsgebiet speciell tritt jedoch erst dann in voller Gröfse hervor, wenn berücksichtigt wird, dafs

in 1846	53301 Ctr.,
» 1845 nur	17432 »

gegen Rückzollvergütigung ins Ausland exportirt worden sind, indem diese Differenz, zu der Minderverzollung gerechnet, ein Quantum von circa 84500 Ctr. beträgt. Bemerkenswerth hierbei ist, dafs im Jahre 1844 nur 2131 Ctr. gegen Zollbonifikation ausgeführt wurden.

Allgemein wird angenommen, dafs in Folge von Theuerung der nothwendigeren Lebensbedürfnisse die Zuckerkonsumtion beeinträchtigt worden; es ist aber unmöglich, vom einzelnen Platze aus solches richtig zu schätzen, und es würde unrichtig sein, etwa das vorangeführte für das Vereinsland hier weniger gearbeitete Quantum von circa 84000 Ctr. ganz dafür in Anschlag zu bringen, weil die Be-

stände im Innern sowohl für Rechnung der Raffinerien, als auch in zweiter und dritter Hand, am Schlusse 1845 weit beträchtlicher waren wie zu Ende 1846. Die Ursache starker Abweichung in den Beständen fertiger Waare ist hauptsächlich in der bei gleichem Zeitraume wohl beispiellos stark gewesenen Schwankung des Werthes zu suchen, indem solche vom September 1845 bis Mai 1846 über 5 Thlr. pro 100 Pfd. betrug, in Folge deren man, so wie beim früheren Vertrauen, nun in Mifstrauen in den Werth des Artikels, der Art ins Extrem ging, dafs auch bis zum Herbste hin die Ankäufe in raffinirtem Zucker sich meistens nur auf den nächsten Bedarf beschränkten. Im laufenden Jahre dürfte der Rohzucker durch diejenigen Mafsregeln, welche in Grofsbritannien getroffen sind, wahrscheinlich auf einige Dauer einen erhöhten Werth erlangen und durch die damit bedingte nachhaltende Vertheuerung der raffinirten Waare auch der Konsum derselben in jetziger Zeit um so mehr geschmälert werden. Es ist daher sehr zu wünschen, dafs das Exportgeschäft nach der Schweiz den inländischen Raffinerien erhalten bleibe. Glücklicherweise scheint dies dadurch gesichert zu sein, dafs Rufsland auch im laufenden Jahre für seine Raffinerien die gemahlenen fertigen Zucker zu gleichem Zolle wie Rohzucker zuläfst und die Holländischen Fabriken dadurch in dem See-Export einen ausreichenden und lohnenderen Abzug, als nach der Schweiz, finden werden.

Die Zahl der hier in Betrieb stehenden Raffinerien beläuft sich gegenwärtig auf zwölf. Von denselben haben sich im verflossenen Jahre zwei zur Anlage von Dampf-Kochapparaten entschieden, so dafs demnächst nur noch einzelne vorzugsweise auf Kandis arbeitende Fabriken das alte System beibehalten. Die Beziehungen des Rohzuckers mittelst der Rheinischen Eisenbahn haben in den letzten zwei Jahren sehr abgenommen, nachdem die Fracht für diesen Artikel von den Dampfschiffahrtsgesellschaften ermäfsigt worden ist.

Im Verkehr des Wildhäutehandels ergiebt sich für das zurückgelegte Jahr, im Vergleich zu den vorhergehenden, ein merklicher Ausfall.

Als Bestand aus 1845 wurden übertragen . . .	26145	Stück
zugeführt wurden	198000	»
zusammen . .	224145	Stück
Davon mögen ultimo Dezember unverkauft bleiben	30000	»
der Umsatz weiset also eine Ziffer von .	194145	Stück
auf. Im Jahre 1845 wurden verkauft . .	370000	»
und im Jahre 1844	326708	»

Die Beschränkung dieses für den hiesigen Platz so wichtigen Geschäftszweiges findet zunächst ihre Ursache in der gestörten Verbindung mit Buenos-Ayres. Die seit dem 1. November 1845 von Seiten Grofsbritanniens und Frankreichs vollzogene Blokade hemmt jeden directen Verkehr mit diesem Produktionslande, was namentlich für Cöln eine grofse Stockung in den Zufuhren veranlafste, weil der hiesige Handel vorzugsweise nach dieser Richtung hin, die gewöhnlich die beste Waare liefert, seine Verbindungen begründet hat.

Zwar hat in der zweiten Hälfte des Jahres der Hafen von Montevideo durch einige Zufuhren aus dem Innern der Banda Oriental, nach langer Unterbrechung wieder einigen Stoff zu Ausfuhren geboten, und die hiesigen Interessen haben sich auch sofort dabei betheiligt, allein auf das ganze Jahr berechnet, betragen die directen Beziehungen von dem la Platastrome für hier noch nicht mehr wie 86790 Stück, so dafs das überschiefsende Quantum der hiesigen Einfuhren als Einkäufe von Europäischen Märkten betrachtet werden mufs.

Die angedeuteten Verhältnisse hätten mit Recht eine Erhöhung der Preise voraussetzen lassen müssen, allein ganz im Widerspruch damit haben sich die früheren Notirungen kaum behaupten können, und zuletzt sind die leichten Sorten sogar ½ à ¾ Sgr. pro Pfund zurückgegangen.

Der Grund dieser Erscheinung liegt zum Theil in den grofsen Vorräthen der Seeplätze. Der benachbarte Markt Antwerpen hatte Ende 1845 einen Bestand von 158000 Stück in das neue Jahr übertragen und erhielt im letzteren von anderen überseeischen und Europäischen Richtungen her über 300000 Stück Häute zugeführt, wodurch der Ausfall von Buenos-Ayres vollkommen gedeckt wurde. Zudem haben unsere Gerbereien bei sehr bedeutenden Vorräthen auch dies ganze Jahr hindurch einen schwerfälligen und sehr beschränkten Absatz gehabt, so dafs dieselben sich gezwungen sahen, viel weniger wie gewöhnlich einzuarbeiten.

So sehr das fabrizirte Leder anscheinend als ein Gegenstand des dringenden Bedürfnisses zu beurtheilen sein mag, so sehr hat es sich bei der bestehenden Theuerung aber doch erwiesen, dafs der Konsum in diesem Artikel sehr beschränkt werden kann, und es läfst sich daher keine wesentliche Besserung der Preise erwarten, so lange die gegenwärtige Noth fortbesteht.

Unterdessen stehen dem hiesigen Platze für die nächste Zeit wieder bedeutende Beziehungen von Südamerika in Aussicht, da zuletzt die Blokade von Buenos-Ayres mehr dem Namen, als der That nach,

bestand, und die Produkte aus dieser Provinz, vermittelst kleiner einheimischer Fahrzeuge, ungehindert nach Montevideo gebracht und von da nach Europa verschifft werden konnten.

In Rüböl haben die Umsätze diejenigen eines Durchschnittsjahres nicht überstiegen. Der Preisunterschied in den östlichen und diesseitigen Provinzen war schon in den ersten Monaten nicht grofs genug, um Abladungen hierher zu veranlassen oder vorzubereiten und später drückte die Aussicht auf eine reichliche Rapssaamenernte die hiesigen Preise herab. Jene Aussicht hat sich verwirklicht, und obwohl dessenungeachtet im Herbste noch Saamen aus den Niederlanden eingeführt wurde, so reichten doch die inländischen Mühlen aus, den Bedarf an Rüböl zu befriedigen und Zufuhren aus der Ostsee oder aus Sachsen entbehrlich zu machen, um so mehr als der Mangel an Kapital die Neigung zur Ansammlung starker Vorräthe keineswegs beförderte. Der Preis des Rüböls von 30¾ Thlr. für 256 Pfd. netto auf 25½ Thlr. zurückgehend, blieb zuletzt 28½ Thlr.

Spiritus, ebenfalls ein ziemlich regelmäfsiger Verkehrsartikel zwischen der Rheinprovinz und den östlichen Provinzen, kam in der ersten Hälfte des Jahres in so grofser Menge hierher, dafs bald der niedrige Preisstand weitere Zufuhren verhinderte; in der zweiten Hälfte sind deren keine mehr eingetroffen, weil an der Ostsee und in der Provinz Sachsen die Preise einen stärkeren Aufschwung nahmen als hier, wo sie sich übrigens allmälig von 23 auf 37 Thlr. für 130 Quart à 80 Proc. hoben.

Unter den Metallen steht durch das Massenhafte des Umschlags das Eisen wieder in erster Reihe; die Preise blieben das ganze vergangene Jahr hindurch hoch, und scheinen auch in diesem Jahre nicht niedriger gehen zu wollen.

Die Versorgung des gröfseren Theils der inländischen Walzwerke mit Rohstoff mufste, nach wie vor, aus dem Auslande vor sich gehen, nämlich aus England, Schottland und Belgien, und wenn sich auch die inländische Roheisenproduktion gegen frühere Jahre etwas vermehrt hat, so hielt sie doch nicht gleichen Schritt mit der Ausdehnung der Stabeisen- und Schienenfabrikation, und namentlich die an der Rheinischen Eisenbahn gelegenen, so wie einzelne Werke an der Ruhr sind beinahe ausschliefslich mit ausländischem Rohstoff versorgt worden.

Indessen sind neue Anlagen theils entworfen, theils schon im Bau begriffen, wodurch die einheimische Roheisenproduktion in den nächsten Jahren einen bedeutenden Zuwachs erhalten wird, und er-

freulich ist es, anführen zu können, dafs die Einfuhr von ausländischem Stabeisen und Eisenbahnschienen von Jahr zu Jahr abnimmt und im vergangenen Jahr um ein sehr bedeutendes Quantum zurückgesunken ist.

Die Fabrikation der Eisenbahnschienen hat sich bei uns in der Art ausgedehnt und einheimisch gemacht, dafs sämmtliche Schienen-Kontrakte, welche im vergangenen Jahre in den an den Rhein angrenzenden Ländern vergeben wurden, von den Rheinischen Walzwerken übernommen worden sind, und die Herbeischaffung des Rohstoffs, so wie die Verschiffung der Schienen verschaffte der Schiffahrts-Thätigkeit auf dem Rheine eine wesentliche Vermehrung. Dieser schwunghafte Betrieb des Eisengeschäfts beschränkte sich jedoch hauptsächlich auf die gröfseren, für Dampfkraft eingerichteten Werke und auf die Versorgung von Eisenbahnen; die kleineren, auf Wasserkraft beschränkten Werke hatten im Laufe des Sommers viel mit Wassermangel zu kämpfen, und die Bestellungen waren auch nicht dringend, weil durch die allgemeine Verarmung, in Folge der theuren Lebensmittel, auch der Verbrauch von Eisen bei den kleinen Consumenten abnahm. Die Bauthätigkeit, neue Fabrikanlagen und dergleichen, was viel Eisen in Anspruch nimmt, haben im vergangenen Jahr einen bedeutenden Rückfall erlitten, und um so glücklicher war es, dafs der Bau der Eisenbahnen auf diese Geschäftsbranche einen so günstigen Einflufs ausübte. Mehrere neue Walzwerke sind im Bau begriffen, und verschiedene Maschinenfabriken richten sich für den Bau der Lokomotiven ein.

Nächst Eisen sind Zink und Blei die wichtigsten Metalle der Provinz; die Ausbeute von Zink ist bereits sehr bedeutend, und die Ausfuhr nach fremden Ländern nimmt jährlich zu; aufserdem sind verschiedene neue Anlagen im Gange, welche die Zinkproduktion in Kurzem vielleicht verdoppeln werden. Ein ähnlicher Aufschwung scheint sich in der Produktion von Blei vorzubereiten, und die Zeit ist vielleicht nicht mehr fern, wo die inländischen Werke im Stande sein werden, den gröfseren Theil des heimischen Bedarfs zu liefern. Für die Fabrikation von Bleiweifs und mehrerer anderer Artikel werden jedoch die bessern und feinern Bleigattungen, als Amerikanisches, Englisches und Spanisches, immerhin nicht zu entbehren sein, und fortwährend bezogen werden müssen. Die Fabrikation von gepreften Zinn- und Bleiröhren und gewalztem Blei war auch im verflossenen Jahre noch in steigender Richtung. Auf Bleiröhren hatten die Anlagen von Gasbeleuchtungen in vielen gröfsern Städten und auf ge-

walztes Blei die jetzt und seit einigen Jahren schon ausgeübte strengere Handhabung des Zolltarifs in den Vereinsstaaten bei Einfuhr ausländischer Bleiplatten zur Bekleidung von Bleikammern für die Fabrikation von Schwefelsäure, den günstigsten Einfluſs. Zu diesen bedient man sich auch ausschlieſslich noch, der gröſsern Reinheit und Weiche wegen, der oben genannten bessern ausländischen Qualitäten von Blei.

Die Erzeugung von Kupfer ist ebenfalls im Zunehmen begriffen, und die Einfuhr von ausländischem Kupfer nimmt verhältnifsmäſsig ab; überhaupt ist diese vermehrte bergmännische Thätigkeit, wenn sie auch ihre Anregung beinahe ausschlieſslich von Ausländern erhalten hat, eine sehr glückliche Erscheinung für die Provinz; viele dieser neuen Unternehmungen können ihren Einfluſs erst in den nächsten Jahren äuſsern; derselbe kann aber nur ein günstiger sein.

Der Bedarf von Zinn muſste wie gewöhnlich für Banca-Zinn aus Holland, für das übrige Ostindische und Englische Zinn aus England befriedigt werden.

Die Weinernte des Jahres 1846 kann für die Rheinprovinz als eine sehr ergiebige bezeichnet und durchschnittlich auf drei Viertel eines vollkommenen Herbstes angenommen werden. Die Qualität dagegen fällt sehr verschieden aus und entspricht im Allgemeinen den allzuhoch gestellten Erwartungen nicht, die man davon, bei der grossen Sommerwärme des vergangenen Jahres gehegt hatte. Das Ausbleiben von rechtzeitigem Regen scheint hauptsächlich hieran Schuld zu sein. Obgleich zart und edel jedoch weniger schwer, wird der neugewonnene Wein kaum über den Jahrgang 1842 gestellt werden können, obgleich sich hier und da einige Fässer finden, die den 1834er erreichen. Bis heran ist wohl Einiges für den augenblicklichen Bedarf und für Rechnung von Weinhändlern gekauft worden, doch ist der ganze bisherige Absatz — im Vergleich zu dem eingeherbsteten Quantum — als unerheblich zu bezeichnen. Man findet die Forderungen der Produzenten zu hoch und erwartet gegen den ersten Abstich hin billigere Preise. — An Spekulanten fehlt es, wahrscheinlich als eine Nachwirkung der besprochenen Zustände.

Die Preise der 1846er Rothweine stehen je nach der Qualität

Rheinbleicharte . . 16, 20, 24, 30 Thlr.
Ahrbleicharte . . . 18, 24, 30, 40 » } pr. Ohm.

An der Untermosel sind die weifsen Weine mit 60 bis 130 Thlr., an der Obermosel mit 100 bis 250 Thlr. pr. Fuder bezahlt worden. Ebenso an der Preufsischen Nahe mit 125 bis 200 Thlr. pr. Stück.

Die dem Handel im Allgemeinen ungünstigen Verhältnisse des verflossenen Jahres haben auch auf das Material- und Farbe-Waarengeschäft nachtheilig gewirkt, und bei den meisten Artikeln einen namhaften Ausfall im Absatz herbeigeführt. Krapp, Blutsalz, Weinstein, Orlean, Caliatourholz, Leim, die meisten Gattungen Oele, Smalte, chromsaures Kali, Kampher, Jod, Opium, Rhabarber, Saffran, Thee, Mandeln, Vanille und die meisten chemischen Präparate sind im Preise bedeutend gewichen. Indigo ging zwar wegen der Aussichten auf eine sehr schwache Ernte ansehnlich höher, so auch Cochenille wegen unterbrochener Zufuhren aus Anlafs des mexikanischen Kriegs; der Absatz blieb aber weit unter dem vorjährigen. Galläpfel, Chinarinde, Canthariden, Pottasche, Harz, Graphit, Terpentinöl, Sumach, Kakao sind wegen schwacher Zufuhren ebenfalls bedeutend im Preise gestiegen. Farbhölzer, Pottasche, Harz und alle schweren Artikel von geringem Werth waren während des ganzen Jahres selten, weil die Getreideverschiffungen in allen ausländischen Häfen die Schiffsräume zu hohen Frachten in Anspruch genommen hatten. Salpeter erhielt sich im letzten Quartal in lebhafter Frage, theils aus der Ursache, weil die Pulvermühlen früh im Sommer wegen Wassermangels nicht arbeiten konnten, theils auch, weil die Fabrikanten (aus Furcht vor Einführung der Schiefsbaumwolle) in der Fabrikation zurückgehalten hatten. Berliner Blau ist seit Erfindung des künstlichen Ultramarins beinahe ganz verdrängt. An Braunstein war Mangel, weil wegen niedrigen Wasserstandes auf der Lahn nicht gemahlen und auch nicht verschifft werden konnte.

Das verflossene Jahr begann, wie es bei den schwierigen Verhältnissen, unter welchen das vorhergehende schlofs, nicht anders zu erwarten war, auch für den Manufactur-Waaren-Handel mit wenig erfreulichen Aussichten, jedoch verbesserte sich der Gang des Geschäfts in der Hoffnung auf eine gute und frühe Ernte zusehends und in den Monaten März bis Juli war dasselbe befriedigend. Die allgemeine Muthlosigkeit, welche indefs durch die getäuschte Hoffnung auf eine reiche Ernte hervorgerufen wurde, und die spätere Befürchtung vor Mangel und Theuerung, gaben dem Geschäft in allen Theilen der Provinz eine so ungünstige Wendung, wie man sich deren seit langen Jahren nicht erinnert, so dafs das Resultat des ganzen Jahres für den Handel in Manufactur-Waaren ein sehr mittelmäfsiges genannt werden mufs.

Die Preise fast aller fertigen Baumwollen-Waaren sind eher gewichen als gestiegen, obgleich das rohe Material jetzt circa 50 Proc.

höher steht als zu Ende des Jahres 1845. Während diese Erhöhung des Urstoffs auf Gewebe von keinem Einfluſs gewesen ist, erlangten die Spinner einen Aufschlag von 10 bis 20 Proc., wogegen Gewebe aus starken Garnen (Nr. 20 bis 26), welche diese Erhöhung am meisten trifft, sogar unter den Preisen der niedrigsten Epoche des vorigen Jahres zu haben sind. Nur diejenigen mit Spinnerei verbundenen Maschinen-Webereien, welche für die gröſseren Druckereien des Zollvereins arbeiten, und deren Ruf durch solide und stets gleiche Gewebe begründet ist, konnten einen mäſsigen Preis-Aufschlag erzielen. Gedruckte Kattune, namentlich starke ächtfarbige Waare, erfreuen sich eines guten Absatzes und hat sich die Produktion derselben in der Provinz sehr vermehrt; ebenso hat der Verbrauch in glatten, weiſsen und gefärbten Nesseln zugenommen, wodurch die früher aus Schlesien bezogenen Schockleinen, Halbleinen und Sarsenets sehr verdrängt worden sind. Die einzigen namhaften baumwollenen Artikel, welche noch aus dem Auslande bezogen werden, sind Manchester und Tüll (Bobbinet). Der Verbrauch des Letzteren nimmt ab, Ersterer in leichteren Sorten mit 33⅓, in schweren bis zu 75 Proc. Steuer belastet, wird zwar von einigen Fabrikanten des Zollvereins geliefert; der englische genieſst indeſs noch immer den Vorzug, und würde noch heute eine allgemeine Tracht des Landmanns sein, wenn er nicht durch die Steuer vertheuert, oder wenn er im Inlande besser und billiger geliefert würde.

In wollenen Waaren hat die Preisermäſsigung des rohen Materials einen gröſseren Konsum zur Folge gehabt, namentlich gilt dieses von sächsischen Thibets, Flanellen und damit verwandten Stoffen, welche stets allgemeineren Eingang finden. Der Verbrauch ganz wollener englischer Stoffe ist sehr reducirt, was zum Theil obiger Ursache zuzuschreiben sein dürfte; ebenso scheint die Frage nach halbwollenen glatten und geköperten Geweben, Orleans genannt, nachzulassen. Letzterer Artikel wird jetzt in Sachsen, von der Seehandlung und in unserer Provinz fabricirt und können die geringeren Sorten, für welche der Zollschutz bekanntlich am höchsten ist, bereits ziemlich mit den englischen konkurriren. In gedruckten halb wollenen Zeugen, Mousselines de laine, liefert ebenfalls das Inland einen grofsen Theil des Bedarfs und befriedigt in Bezug auf Ausführung, wogegen trotz des hohen Zollschutzes, welcher für geringe Qualitäten 40 Proc. beträgt, die Englischen noch wegen des billigen Preises eingeführt werden.

In seidenen Waaren ist, wie die Erfahrung stets lehrt, die

anhaltende Preiserhöhung einer Vermehrung des Verbrauchs hinderlich gewesen. Unsere rheinische Fabriken liefern diejenigen Artikel, welche den Hauptverbrauch bilden, besser und billiger als solche anderwärts zu beziehen sind.

Im Leinenhandel hat der Absatz nach den süddeutschen Zoll-Vereins-Staaten und der Schweiz keine Verminderung erfahren, indefs waren die Preise sehr gedrückt und die Nachfrage beschränkte sich im Wesentlichen auf die ordinairen und mittlern Qualitäten, welche bekanntlich dem Weber sowohl als dem Verkäufer nur einen sehr spärlichen Gewinn abwerfen. Diese Gattungen, namentlich die Weserleinen, waren dieses Jahr durch besonders schöne Bleiche ausgezeichnet, was dem Absatz derselben sehr förderlich war. In feinen Sorten tritt die Konkurrenz der ausländischen, aus Maschinengarn gefertigten Leinen, den inländischen, besonders den Bielefelder entgegen, ohne indefs allgemeinen Eingang auf unsern deutschen Märkten zu finden, woselbst aus alter Vorliebe noch immer die aus Handgespinnst gefertigten den Vorzug behalten. In leinenen Strick- und Nähgarnen hat der englische Maschinenzwirn den deutschen fast ganz verdrängt, wogegen die baumwollenen Zwirne und Strickgarne ausschliefslich im Lande producirt resp. gezwirnt werden. In Sayette Garn wird das englische des billigen Preises und des demselben eigenen Glanzes und seiner Festigkeit wegen vorgezogen und ist darin ein ziemlich bedeutender Absatz gewesen.

Die Zahl der Manufakturwaaren-Geschäfte in Köln steigt mit jedem Jahre; am meisten mehrten sich indefs die Agenturen für auswärtige Fabrikanten, welche gewöhnlich Bestellungen auf Proben suchen und auch Lager unterhalten. Die Zahl der Detail-Geschäfte scheint dagegen im verflossenen Jahre nicht gewachsen zu sein, welches seinen Grund in den übermäfsig gestiegenen Anforderungen der Vermiether haben dürfte.

Die Art und der Umfang verschiedener Fabrikationszweige Kölns, verglichen mit dem Umfang im Vorjahr, ergiebt sich aus nachstehender Uebersicht:

	1846.	1845.
1. Wollenwaaren-Fabrikation, Anzahl der Fabrikanten . . .	15 . .	15
» » Arbeiter	233 . .	260
» » Strickerinnen . . .	1550 . .	1677
» » Assortimente von Spinnmaschinen .	8 . .	9
Quantum der verarbeiteten Wolle . . . . . Pfd.	301500 . .	322300

	1846.	1845.
2. Baumwollen-Spinnerei, Anzahl der Anstalten	1 . .	1
» » Arbeiter, erwachsene .	40 . .	40
» » » Kinder . . .	48 . .	48
» » Spindeln.	1800 . .	1800
3. Baumwollen-Fabrikation, » » Fabrikanten	11 . .	11
» » Arbeiter, erwachsene .	120 . .	305
» » » Kinder . . .	110 . .	230
» » Webstühle	182 . .	364
Menge des verarbeit. Garns . Pfd.	250000 . .	347000
4. Watten-Fabrikation, Anzahl der Fabriken	5 . .	5
» » Arbeiter	34 . .	34
5. Seidenwaaren-Fabrikation, Anzahl der Arbeiter, erwachsene	137 . .	205
» » » Kinder .	116 . .	173
» » Webstühle.	111 . .	166
Menge der verarbeit. Seide Pfd.	6300 . .	9300
6. Tabaks-Fabrikation, Anzahl der Arbeiter, erwachsene . .	432 . .	432
» » » Kinder.	273 . .	273
7. Rothgerberei, Anzahl der Anstalten.	34 . .	34
» » Arbeiter	91 . .	107
» » gegerbten Sohlhäute	12000 . . }	19600
» » anderen verarbeiteten Häute . .	2400 . . }	
» » verarbeiteten Kalbfelle	17000 . .	18000
8. Weifsgerberei, » » Anstalten	13 . .	13
» » Arbeiter	30 . .	34
» » bereiteten Schaaffelle	52500 . .	60000
» » » Ziegenfelle	30000 . .	35000
9. Leimsiederei, » » Anstalten	5 . .	5
» » Arbeiter	52 . .	59
Produktions-Quantum. . . . . Ctr.	4400 . .	5000
10. Tapeten-Fabrikation, Anzahl der Fabriken	9 . .	10
» » Arbeiter, erwachsene . .	70 . .	83
» » » Kinder	79 . .	92

Es zeigt sich hiernach fast bei allen genannten Fabrikations-Zweigen eine Verminderung der Thätigkeit gegen das Vorjahr, welche ihren Grund in den schon oben besprochenen Verhältnissen findet. Eine Ausnahme davon machen die Färbereien und Druckereien, welche — abgesehen von der Färberei in Strängen — einen befriedigenden Fortgang behielten, die Eisengiefsereien und Maschinenfabriken, welche durch ein viertes, den bereits vorhandenen an Umfang nachstehendes Etablissement vermehrt wurden, und die Porzellan-Malerei und Vergoldung, ein theilweise neuer Industriezweig, welcher in Köln und Deutz 110 Arbeitern eine lohnende Beschäftigung gab. Dagegen war der Stand der Bierbrauereien ein gedrückter. Dieses Gewerbe litt unter dem doppelten Einflusse der durch die günstige Wein-Ernte

des verflossenen Jahres beschränkteren Konsumtion und des hohen Preises der Urstoffe. Aufserdem wirkte der vielseitige Mangel bei den arbeitenden Klassen der Bevölkerung, so wie der Umstand nachtheilig darauf ein, dafs die früher gehegte Hoffnung einer allmähligen Abnahme der Konsumtion von bairischem Bier bisher getäuscht worden ist.

Wenn nun auch, wie die vorstehenden Notizen evident nachweisen, fast alle Branchen der Handels- und Gewerbthätigkeit, in Folge der obwaltenden schlechten Konjunkturen, Einschränkungen ihres Betriebs in einem seit vielen Jahren nicht erlebten Umfange erlitten haben, und besonders der Handwerkerstand durch die anhaltende Theuerung der Lebensmittel, in Verbindung mit dem herrschenden Mangel an Arbeit, hart getroffen worden ist, so ist doch nicht zu berichten, dafs in Köln Vertrauen und Kredit in bedenklichem Grade erschüttert worden seien. Schwierige Zeiten decken stets in unschädlicher, oft nützlicher Weise die Insolvenz mancher Geschäfte rascher und plötzlicher auf, als sonst geschehen wäre. Wird hierfür Rechnung gehalten, so war die Zahl der Fallimente nicht ungewöhnlich grofs. Durch das hiesige Handelsgericht sind im Jahre 1845: 17, im Jahre 1846: 54 Falliments-Erklärungen erfolgt. Die auf Köln rückwirkenden Fallimente in der Provinz waren allerdings erheblich; sie haben jedoch bei weitem nicht den zuweilen befürchteten Grad erreicht. Der bei den Bankhäusern in der Rheinprovinz, besonders in Köln bestehende Gebrauch baarer Vorschüsse auf persönliches Zutrauen mag einige Beschränkungen erfahren haben; jedoch wird er sich auch in seinem gegenwärtigen Umfange schwerlich aufrecht erhalten lassen, und der Form der Bankgeschäfte an allen grofsen Wechselplätzen, wo in der Regel nur durch Acceptationen Kredit gewährt zu werden pflegt, sich nähern müssen. Weitgreifende Verlegenheiten durch Kredit-Aufkündigungen sind nicht bekannt geworden, und im Allgemeinen kann man sich zu dem Schlusse berechtigt halten, dafs der Zustand in hiesiger Stadt und in der Provinz hinreichend fest begründet war, um einen harten Angriff bis heran und wohl noch länger überdauern zu können. Eine störende Einwirkung hat in Köln vorzüglich der hypothekarische Kredit empfunden, indem mit den fallenden Preisen des Häuser- und Boden-Eigenthums die Kapitalisten der Herleihung auf städtische Sicherheiten noch abgeneigter wurden, als sie ohnehin schon waren. Es sind daraus noch fortdauernde Verlegenheiten entstanden, wovon eine Verminderung der Bauten die unvermeidliche Folge war. Indessen ist

die Bauthätigkeit doch noch immer sehr erheblich gewesen; es wurden nämlich bürgerliche Wohngebäude gebaut:

	1846.	1845.	1844.
auf früher unbebauten Stellen	245	322	247
auf bebaut gewesenen Stellen	121	136	65
	366	458	312

Wenn sich bei diesen und andern Unternehmungen der jetzt überall herrschende Mangel an Kapitalien sehr fühlbar machte und eine Erhöhung des Zinsfufses, für Personal-Kredit von 5 auf 6, und für Realkredit von 4 auf 5 Prozent bewirkte, so ist dagegen der eigentliche Geldmangel, nämlich die Unzulänglichkeit des im Umlaufe befindlichen Vorraths von Metall- und Papier-Geld für die Menge der auszutauschenden Waaren und Werthe, in der letzten Hälfte des Jahres weniger drückend gewesen, als in der ersten; insbesondere hat am Schlusse desselben die Verlängerung des Zollkredits, indem sie dem Verkehr grofse Summen beliefs, die ihm sonst wenigstens theilweise für längere Zeit entzogen worden wären, ungemein erleichternd gewirkt. Belästigend war im Frühsommer der Entschlufs der Königl. Bank den Zinzfufs zu erhöhen und die Diskontirung zu beschränken. Die Rheinprovinz hat suchen müssen, den Mangel an Landesmünze durch Heranziehung von Zehn-Gulden- und Zwanzig-Franken-Stücken zu ergänzen, und wenn gleich der Umlauf fremder Sorten, die mit dem Steigen und Fallen der Wechselkurse steigen und fallen müssen, ein schädlicher Uebelstand ist, so hat man sich doch diesesmal eines Hülfsmittels freuen müssen, ohne dessen Anwendung nicht geringe Verlegenheiten entstanden sein würden. Uebrigens war fortwährend der Preis dieser Sorten in den benachbarten Städten Elberfeld, Düsseldorf und Krefeld um 6 Pf. höher als in Köln, und dadurch hier deren Cirkulation minder stark. Zu dem Zuschusse an ausländischem Gelde hat sich im Herbste eine gröfsere Flüssigkeit der Königl. Bank gesellt, welche bei herannahender und später begonnener Emission der Banknoten mit erneuerter Bereitwilligkeit zu dem auf 4½ Proc. ermäfsigten Satze, mit Ausschlufs der Wechsel auf Berlin, wofür 5 Proc. beibehalten wurden, diskontirte.

Die Schwierigkeit der allgemeinen Lage erklärt auch die vermehrte Zahl der beim Gewerbegerichte zu Köln anhängig gemachten Streitsachen. Diese beliefen sich im verflossenen Justizjahr vom 1. November 1845 bis 31. October 1846 auf 962, wovon 190 durch aufsergerichtlichen, 681 durch gerichtlichen Vergleich und 91 durch Erkenntnifs ihre Erledigung fanden. Im vorhergegangenen Justizjahr waren 100 Sachen weniger anhängig und wurden 26 Urtheile we-

niger gesprochen. Dagegen war das Gericht nur 15 mal in der Nothwendigkeit von der ihm zustehenden Polizei-Strafgewalt gegen Arbeiter und Lehrlinge Gebrauch zu machen, während in dem vorhergehenden Jahre noch 32 Fälle der gedachten Art vorgekommen waren.

Bei der Kölner Feuer-Versicherungs-Gesellschaft beliefen sich im Jahre 1846

die Versicherungen auf 311000000 thl. u. die Prämien auf 562000 thl.
davon waren rückversichert . . . . . 26000000 » » » » » 64000 »
für Rechnung d. Gesellschaft blieben also . 285000000 » » » » » 498000 »
mehr als im J. 1845 . 27000000 » » » » » 53300 »

Die Gesellschaft hatte über 800 Brandschäden zu reguliren, welche an 300000 Thlr kosten und für die Unternehmer einen gröfseren Ueberschufs lassen, als bisher erzielt worden.

Die Dampf-Schleppschiffahrts-Gesellschaft zu Köln hat im vorigen Jahre ihre Thätigkeit mit zunehmendem Erfolge fortgesetzt. Es wurden unterhalb Köln geschleppt:

		1846.		1845.	
I. zu Berg:					
1. von Amsterdam nach	Köln . . .	401889	Ctr.	216029	Ctr.
»	Neufs . .	21260	»	28793	»
»	Düsseldorf	64629	»	43506	»
»	Uerdingen	11590	»	20675	»
»	Wesel . .	5699	»	8229	»
»	Emmerich	5648	»	5528	»
	Summa	510715	»	322760	»
2. von Rotterdam nach	Köln . . .	415905	»	322567	»
»	Neufs . .	15215	»	11838	»
»	Düsseldorf	70392	»	55835	»
»	Uerdingen	9873	»	10809	»
»	Wesel . .	3128	»	4855	»
»	Emmerich	2979	»	2552	»
	Summa	517492	»	408456	»
3. von Dortrecht nach	Köln . . .	17327	»	22632	»
»	Neufs . .	4208	»	22	»
»	Düsseldorf	2874	»	13985	»
»	Emmerich und Wesel	487	»	420	»
	Summa	24896	»	37059	»
	im Ganzen zu Berg	1053103	Ctr.	768275	Ctr.

	1846.	1845.
Aufserdem zu Berg von Stettin	8792 Ctr.	
gegen Lohn in 19 Schiffen	46304 »	
	55096 »	
II. zu Thal unterhalb Köln:		
nach Amsterdam . . .	122247 »	107394 Ctr.
» Rotterdam . . .	100984 »	102660 »
» Dortrecht . . .	13446 »	13603 »
Summa	236677 Ctr.	223657 »
Aufserdem zu Thal nach Stettin	10187 ».	
gegen Lohn in 4 Schiffen .	11987 »	
	22174 Ctr.	

Oberhalb Köln zog das Dampfboot Kraft und in einzelnen Fällen das Dampfboot Overstoltz nach und von Koblenz, Mainz und Mannheim:

	1846.	1845.
zu Berg	190 Segelsch. mit 426150 Ctr.	135 Segelsch. mit 324542 Ctr.
zu Thal	35 » » 39790 »	kein Schiff.

Zu Berg und zu Thal bewegten die Dampfschiffe der Gesellschaft auf Strecken verschiedener Länge 1949240 Ctr.; sie hatten am 31. Dezember in Häfen unterhalb Köln ohne Erreichung des Bestimmungsortes zurückgelassen 29 Schiffe mit 135229 Ctr.

Der gesammte Schiffahrtsverkehr im Hafen zu Köln war folgender:

I. Zufuhr:

1. zu Berg	1846.	1845.
von Holland in Dampfbooten . .	116347 Ctr.	87091 Ctr.
» » u. anderen See- u. ausländischen Häfen in Schleppkähnen	777415 »	569021 »
desgleichen in Segelschiffen . . .	260713 »	151261 »
	1154475 »	807373 »
aus Preufsischen Häfen	623094 »	842215 »
Summa zu Berg	1777569 Ctr.	1649588 Ctr.
2. zu Thal		
in Dampfbooten	124613 »	101215 »
von Häfen zwischen Köln und Koblenz	823740 »	581089 »
» Koblenz und der Mosel . .	306200 »	319260 »
» Häfen zwischen Koblenz u. Mainz, Inland	17621 »	20911 »
Latus . .	1272174 Ctr.	1022475 Ctr.

	1846.		1845.	
Transport . .	1272174	Ctr.	1022475	Ctr.
desgleichen, Ausland	81000	»	107886	»
von Mainz	53076	»	110193	»
vom Main	118833	»	158350	»
von Rheinhäfen zwischen Mainz und Neuburg	91488	»	88464	»
vom Neckar	24044	»	33188	»
von Rheinhäfen oberh. Neuburg .	11534	»	14584	»
in Schleppkähnen	3876	»	16864	»
Holzflösse	90484	»	93943	»
Summa zu Thal	1746509	Ctr.	1645947	Ctr.
II. Abfuhr:				
1. zu Berg				
in Dampfbooten	189968	»	146559	»
nach Häfen zwischen Köln und Koblenz	126643	»	73420	»
» Koblenz und der Mosel . .	212815	»	173865	»
» Häfen zw. Koblenz u. Mainz	38897	»	23359	»
» Mainz	86676	»	125974	»
» dem Main	164501	»	251930	»
» dem Oberrhein	310854	»	178125	»
» dem Oberrhein in Schleppkähnen	35804	»	119133	»
» dem Neckar	88401	»	91167	»
Summa zu Berg	1254559	Ctr.	1183532	Ctr.
2. zu Thal				
in Dampfbooten	67027	»	61402	»
» Schleppkähnen nach Holland u. and. See- u. ausländ. Häfen	131454	»	142584	»
» Segelschiffen	32035	»	68121	»
nach Preufsischen Häfen	184957	»	158049	»
Summa zu Thal	415473	Ctr.	430156	Ctr.
Vorbeigefahren sind zu Berg von Amsterdam u. Rotterdam nach Mainz . .	445474	»	219332	»
» Frankfurt	74618	»	58899	»
» Mannheim	621848	»	598742	»
» Heilbronn	45127	»	43534	»
nach anderen Häfen oberh. Mainz	202584	»	60051	»
» Preufsischen Häfen	263589	»	129916	»
	1653240	Ctr.	1110474	Ctr.

In der verbundenen Flufs- und Seeschiffahrt ist aufser der Brigg Hoffnung, welche an der Vollendung der zweiten Reise durch den Eisgang verhindert und in Emmerich zurückgehalten wurde, nur das Kuffschiff Luise, geführt von dem Kapitain Schievelbein, thätig gewesen; das von Elbing nach Köln abgeladene Schiff Experiment mufste hauptsächlich wegen Erhitzung seiner Ladung in Rotterdam löschen. Das wesentlichste Hindernifs der Ausbreitung dieser Schifffahrt wird neben den Beschränkungen für die Durchfahrt durch die Niederlande und neben dem hohen Preise eiserner Schiffe der niedrige Wasserstand auf den Niederländischen Stromtheilen bleiben.

R i g a.

Die Schiffahrt war vom 10. März bis 20. November geöffnet.

Es liefen aus:	1844.	1845.	1846.
Preufsische Schiffe	23	33	34
Lübecker »	36	35	21
Mecklenburgische »	253	212	192
Latus . .	312	280	247

Gegenstände.		1844. nach Preufsen.	nach Lübeck.	nach Hamburg.	nach Bremen.	nach Preufs. u. den Hansestädt.	überhaupt.
Roggen	Twt.	.	.	.	.	.	8908
Gerste	»	.	.	.	.	.	14941
Hafer	»	.	.	.	.	.	2091
Flachs, erste Sorte	Pud.	118	567	.	2114	2799	149696
zweite »	»	.	.	.	.	.	53510
dritte »	»	.	.	.	.	.	21571
Flachsheede	»	.	.	.	.	.	6639
Hanf, erste Sorte	»	14097	18206	.	1350	33653	53449
zweite »	»	4791	800	.	990	6581	28849
dritte »	»	3781	21851	.	13011	38643	32369
Tors	»	1	20	.	220	241	8498
Hanfsaat	Twt.	.	.	.	.	.	14384
Schlagleinsaat	»	33	236	.	.	269	23552
Säeleinsaat	»	7936	5257	.	3175	16368	4411
Hanföl	Pud.	2000	4210	.	.	6210	2199
Häute, rohe	Stck.	3215	7850	.	.	11065	4652
Rundhölzer	»	.	.	.	.	.	350
Balken	»	.	.	.	.	.	8871
Planken, Bretter	»	.	.	550	356	906	41945
Wagenschofs	»	.	.	.	.	.	947
Fafsholz	»	.	.	.	.	.	78
Klappholz	»	.	1500	.	.	1500	221
Stabholz	»	.	.	.	.	.	42155
der Werth der Gesammt-Ausfuhr betrug . .	R. S.	195170	230271	4976	85918	516335	1632295

		1844.	1845.	1846.
	Transport .	312	280	247
Hamburger	»	2	2	—
Hannoversche	»	195	106	153
Oldenburgische	»	7	11	14
Bremische	»	3	2	2
Dänische	»	61	77	68
Schwed. u. Norw.	»	103	94	94
Niederländische	»	79	76	151
Belgische	»	1	1	1
Britische	»	540	441	603
Französische	»	7	12	14
Spanische	»	9	4	3
Neapolitanische	»	—	1	—
Amerikanische	»	—	1	1
Russische	»	194	214	271
	Zusammen	1513	1322	1622

Die in den letzten drei Jahren überhaupt und nach den Preufsischen und hanseatischen Häfen von den hauptsächlichsten Ausfuhr-Artikeln Rigas verschifften Quantitäten ergeben sich aus nachstehender Uebersicht:

1845.						1846.					
nach Preufsen.	nach Lübeck.	nach Hamburg.	nach Bremen.	nach Preufs. u. den Hansestädt.	überhaupt.	nach Preufsen.	nach Lübeck.	nach Hamburg.	nach Bremen.	nach Preufs. u. den Hansestädt.	überhaupt.
.	.	.	.	.	3650	.	.	.	23170	23170	265464
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9822
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	33191
494	619	.	.	1113	688837	494	1660	.	1293	3447	769358
105	57	.	.	162	451939	72	223	.	.	295	350047
.	.	.	.	.	124404	20	.	.	.	20	166064
80	11	.	.	91	61056	.	.	.	.	.	71835
3698	13074	.	280	37052	485125	11952	8359	.	1408	21719	499540
5814	3221	.	1790	10825	222074	3900	1193	.	230	5323	228730
5091	11547	.	8082	24720	196180	4639	13343	.	14904	32886	260312
120	604	.	260	984	59657	320	2130	.	.	2450	79505
.	.	.	.	.	141774	.	.	.	.	.	15447
2486	287	.	269	3242	158881	11	.	.	.	11	109053
7757	1885	.	1151	10793	76334	11666	9896	.	4245	25807	83326
6671	1331	.	.	8002	15069	.	1988	.	.	1988	5828
1075	41315	.	.	42390	90880	9490	41357	.	.	50847	79107
.	.	.	.	.	3969	.	.	.	.	.	10052
.	.	.	125	125	110215	10	.	.	.	10	155066
970	120	2976	11947	16013	522935	1127	.	.	12870	13997	458160
.	.	.	.	.	7352	.	.	.	.	.	9335
.	.	.	.	.	1297	.	.	.	.	.	2163
.	.	.	.	.	120	.	.	.	.	.	240
.	.	.	.	.	273401	.	.	.	.	.	134596
2430	156664	1391	55151	465636	12150217	194933	235204	.	209868	640005	13541774

Es haben hiernach von der Gesammt-Ausfuhr, deren Werth im Durchschnitt der Jahre $18^{44}/_{46}$ . . . . . 14004983 R. S. betrug, Preufsen und die Hansestädte nur . . . . . 540659 » oder 3,8 Proc. erhalten. Hiervon kamen auf

Preufsen 39,7 Proc. oder . . . . . 214178 R. S.
Lübeck 38,4 » » . . . . . 207380 »
Hamburg 0,3 » » . . . . . 2122 »
Bremen 21,6 » » . . . . . 116979 »

Das von Riga verschiffte Getreide findet, und zwar Roggen und Gerste vorzugsweise in den Niederlanden, Hafer in Grofsbritannien seinen Markt. Die Anfuhren in diesen Getreide-Arten betrugen:

	an Roggen.		an Gerste.		an Hafer.	
	1845.	1846.	1845.	1846.	1845.	1846.
mit den Barken . . . . . Twt.	81337	248955	966	4011	5253	33500
» Böten v. Kurland . . »	554	8654	2415	13263	5803	28805
» Landfuhren . . . . . »	7654	17315	7588		10310	
von inländischen Häfen . »	30155	2566	650	.	7700	1280
» ausländischen » . »	11500	.	14488	696	1773	161
zusammen . Twt.	195700	277490	26107	17970	30839	63746

Der Weizen ist durch die Unsicherheit des Absatzes von dem Verkehr bisher im Wesentlichen ausgeschlossen gewesen. Da er nur für den Konsum Bedeutung hatte, haben die Kaufleute im Innern es nicht gewagt, ihr Kapital darin anzulegen. Die eingetretene Modifikation in den britischen Eingangsabgaben läfst hoffen, diesen Handelszweig wieder aufleben zu sehen. Vom Flachs erhält Grofsbritannien beinahe zwei Drittheile, Frankreich ein Fünftheil. Was den im Jahre 1846 geernteten Flachs anlangt, so war die Qualität des im Herbste gelieferten von ausgezeichneter Güte, dagegen der im Winter angebrachte weniger vorzüglich. Ueber das Quantum ist die Meinung herabgestimmt, da der Dezember nur schwache Zufuhren brachte, wenngleich hieraus nicht immer ein richtiger Schlufs zu ziehen ist.

Auch von Hanf geht mehr als die Hälfte der Ausfuhr nach Grofsbritannien; die im letzten Jahr eingetretene Vermehrung des Exports hat wesentlich in der in jenem Lande durch vermehrten Schiffsbau hervorgerufenen stärkeren Nachfrage ihren Grund. Die am Jahresschlufs verbliebenen Vorräthe betragen nur 3117 Berk, wovon nur 300 noch in erster Hand; die Qualität des zu erwartenden Hanfs wird als weniger genügend wie die des bereits zugeführten angenommen.

Der Holzhandel, der in der Ausfuhr einen Werth von 1620000 R. S. repräsentirte, hatte mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen. Niedriger Wasserstand bis spät in den Herbst hinein verzögerte die Abflöfsung, und die nach dem Eisgang hervorgetretene Untiefe in der Düna, die im Frühjahr grofsen zum Holzladen passenden Schiffen die Landung im innern Hafen unmöglich machte, erschwerte die Expedition und erhöhte die durch fortdauernde Getreide-Verladungen ohnehin gesteigerte Fracht. Trotzdem trat im Ganzen eine Vermehrung der Ausfuhr ein, welche besonders in Rundhölzern erheblich war. Frankreich hatte Bestellungen für seine Marine gemacht; nach Grofsbritannien war die Ausfuhr von Spieren im Zunehmen und die Niederlande boten den Markt für sonst nicht gangbare Gattungen. In Balken, worunter die vorzugsweise von den Kurischen Wäldern gelieferten Eisenbahnschwellen begriffen sind, war besonders die Ausfuhr nach Grofsbritannien im Zunehmen, dagegen fand in Planken und Brettern eine Abnahme der Verschiffungen nach Grofsbritannien und Belgien statt, welche durch eine stärkere Ausfuhr nach Frankreich nicht aufgewogen werden konnte. Der Holzhandel nahm 592 Schiffe gegen 445 im Vorjahre in Anspruch.

Was die Einfuhren anlangt, so war für Salz, trotz der bedeutenden Zufuhr von 14687 Lasten — 3130 Lasten mehr als im Vorjahr — der Markt sehr günstig. Es ist jedoch mit Rücksicht auf die bedeutenden Vorräthe, — etwa 4600 Lasten — und da die Käufer aus den westlichen Gouvernements angefangen haben, ihren Salzbedarf von Preufsischen Hafenplätzen zu beziehen, für das laufende Jahr ein weniger günstiges Verhältnifs zu erwarten.

Von Heringen sind 82593 Tonnen, gegen 66330 Tonnen im Vorjahr, angebracht, und 22000 Tonnen unverkauft geblieben.

In Zucker ist die Einfuhr fortdauernd im Sinken. Es wurden eingeführt: 1843 7543552 Pfd., 1844 6882885 Pfd., 1845 3581735 Pfd., 1846 3381885 Pfd. Eine Erweiterung des Raffineriegeschäfts ist kaum mehr zu erwarten, und die Begünstigung der Petersburger Fabrikanten durch weitere Zulassung der gestofsenen Lumpen blieb unbeneidet. An raffinirtem Zucker wurden von Petersburg angebracht: 1843 45000 Pfd., 1844 107000 Pfd., 1845 139000 Pfd., 1846 69920 Pfd.

Durch Herabsetzung der Eingangsabgabe für Kaffee ist die Einfuhr, welche im Vorjahre nur 11504 Pud betragen hatte, auf 18231 Pud erhöhet worden.

Der im Laufe des Jahres eintretende Aufschwung des Getreidehandels im südlichen und nördlichen Rufsland hob die Kurse in der Art, dafs im Spätherbst Silber von Hamburg herbeigezogen wurde. Nach Beendigung der Schiffahrt gewichen, befestigten sich die Kurse im November und schlossen gegen Ende des Jahres so hoch, dafs die Einfuhr edler Metalle auch zu Lande möglich wird. Die Notirungen waren

London im Mai	37 7/8,	Hamburg im Mai	34 3/4,
im Dezember	40 3/8,	im Dezember	36,
Amsterdam im Mai	195,	Paris im Mai	406,
im Dezember	201 1/2,	im Dezember	420.

Solange der Londoner Kurs auf dem Kontinente hoch steht, ist für Rufsland, wenn eine Ausgleichung der Handelsbilanz zu seinen Gunsten durch edle Metalle eintritt, das Silber dasjenige Metall, auf welches sich sein Wechselkurs basirt. Für das nächste Jahr dürfte, bei Erniedrigung des Englischen Kurses, ein Zufluſs von Gold eintreten, und der Kurs auf London derjenige sein, dem die Kurse auf andere Plätze folgen werden. Die Höhe der Wechselkurse hat übrigens ein Sinken der Kurse für Russische Staatspapiere und landschaftliche Pfandbriefe der Ostseeprovinzen zur Folge gehabt, indem das Ausland solche als Remittenzmittel benutzt hat.

Helsingör.

Die Schiffahrt durch den Sund war im Jahre 1846 bei dem gelinden Winter durch Eis in der Ostsee oder im Sunde gar nicht unterbrochen und fing bereits im Monat März an von Belang zu werden. Es klarirten im Sunde:

	1844.		1845.		1846.	
	Schiffe.	Proc.	Schiffe.	Proc.	Schiffe.	Proc.
Preufsische	2974	17,2	3105	19,5	3562	19,0
Belgische	2	.	8	.	6	.
Bremische	45	0,3	32	0,2	62	0,3
Britische	4424	25,5	3645	22,8	4415	23,5
Dänische	1301	7,5	1256	7,9	1348	7,2
Französische	305	1,7	319	2,0	212	1,1
Hamburgische	25	0,1	22	0,1	36	0,2
Hannoversche	982	5,7	778	5,0	988	5,4
Lübecker	88	0,5	109	0,7	100	0,6
Mecklenburgische	1020	6,0	986	6,2	1188	6,3
Neapolitanische	26	0,1	58	0,4	42	0,2
Niederländische	1261	7,3	874	5,5	1284	6,8
Nordamerikanische	140	0,8	80	0,5	68	0,4
Norwegische	2218	12,8	2122	13,3	2479	13,2
Oldenburgische	157	0,9	128	0,8	182	1,0
Russische	735	4,2	814	5,1	892	4,8
Schwedische	1607	9,3	1607	10,0	1884	10,0
Spanische	22	0,1	8	.	6	.
Summa . .	17322		15951		18754	

Die Frequenz der Schiffe im Sunde war bedeutender, als in irgend einem frühern Jahre, und zwar vorzugsweise in Folge der bedeutenden Ausfuhren von Eisenbahnschwellen und Roggen aus Preufsen und Rufsland nach Grofsbritannien und Frankreich, resp. nach den Niederlanden, Norwegen und Belgien. Es gingen nämlich aus der Ostsee durch den Sund

		1844.		1845.		1846.	
im Ganzen	Schiffe		8693		7969		9334
davon beladen mit Holz	»	2387		2845		3618	
» » » Roggen	»	736		262		1100	
zusammen	»		3123		3107		4718
also mit anderer Ladung und in Ballast	»		5570		4862		4616

Aus der Nordsee gingen durch den Sund:

		1844.		1845.		1846.	
im Ganzen	Schiffe		8639		7982		9420
davon beladen mit Kohlen	»	1205		1967		1953	
» » » Heringen	»	1290		1022		1265	
» » » Salz	»	611		583		707	
» in Ballast	»	3342		2083		3064	
zusammen	»		6448		5655		6989
also mit anderer Ladung	»		2191		2327		2431

Was insbesondere den Verkehr der Preufsischen Flagge, und zwar zunächst den direkten Verkehr anlangt, so gingen durch den Sund aus Preufsischen Häfen:

		1844.	1845.	1846.
nach Afrika	Schiffe	.	3	1
» Belgien	»	40	64	101
» Dänemark	»	.	.	4
» Frankreich	»	139	116	257
» Grofsbritannien	»	1047	1213	1046
» Hamburg und Bremen	»	5	1	1
» Italien	»	.	1	.
» dem Mittelmeer	»	.	1	.
» den Niederlanden	»	113	60	190
» der Nordsee	»	127	102	135
» Norwegen	»	30	6	10
» Portugal	»	11	4	11
» Preufsen (Köln)	»	.	1	3
» Rufsland	»	1	.	1
» Schweden	»	.	1	.
« Spanien	»	1	1	7
» Südamerika	»	5	5	4
» der Südsee	»	1	1	.
» den Vereinigten Staaten	»	1	1	1
» Westindien	»	1	.	.
Summa . .	»	1522	1581	1772

Im indirekten Verkehr passirten den Sund unter Preufsischer Flagge in der Fahrt

von der Ostsee.			zwischen:	von der Nordsee.		
1844. Schiffe.	1845. Schiffe.	1846. Schiffe.		1844. Schiffe.	1845. Schiffe.	1846. Schiffe.
.	.	1	Dänemark und Grofsbritannien.	36	18	29
.	.	1	Lübeck u. Grofsbritannien.		1	2
.	.	3	Rufsland u. Grofsbritannien.		12	5
.	.	1	Schweden u. Grofsbritannien.		1	3
1	.	.	Dänemark u. Frankreich.	6	3	2
.	.	.	Lübeck u. Frankreich.		.	1
9	8	16	Rufsland u. Frankreich.	.	2	6
.	.	.	Mecklenburg u. Frankreich.	.	1	.
7	6	17	Rufsland u. Belgien.	8	4	2
.	.	.	Lübeck u. Belgien.	.	1	.
10	9	26	Rufsland u. den Niederlanden.	2	.	7
.	.	.	Dänemark u. den Niederlanden.	.	1	1
.	.	.	Lübeck u. den Niederlanden.	.	1	.
.	.	1	Rufsland u. Hamburg.	.	.	1
.	.	3	Rufsland u. Spanien.	.	.	3
.	.	.	Rufsland u. Portugal.	2	.	3
.	1	.	Rufsland u. Italien.	.	4	1
.	.	.	Rufsland u. Norwegen.	8	4	4
1	.	.	Dänemark u. Norwegen.		.	2
.	.	1	Rufsland u. Südamerika.	.	.	.
.	.	.	Schweden u. Südamerika.	.	.	1
.	.	.	Schweden u. Nordamerika.	.	.	1
.	1	.	Schweden u. Afrika.	.	.	.
.	.	.	Rufsland u. Westindien.	.	1	.
.	.	8	Rufsland u. der Nordsee.	.	.	.
.	.	1	Mecklenburg u. der Nordsee.	.	.	.
28	25	79		62	54	74

Die Betheiligung der Küstenländer der Ostsee bei dem Schiffsverkehr durch den Sund ergiebt sich aus nachstehender Uebersicht, in welcher die gröfseren Zahlen die beladenen, die kleineren die Schiffe in Ballast angeben.

von der Ostsee.			Land der Herkunft und Bestimmung.	von der Nordsee.		
1844. Schiffe.	1845. Schiffe.	1846. Schiffe.		1844. Schiffe.	1845. Schiffe.	1846. Schiffe.
489	520	535	Dänemark.	747	857	947
122	156	192		77	68	81
17	10	12	Lübeck.	55	64	60
7	17	9		2	.	2
211	267	255	Mecklenburg.	115	136	153
2	4	4		117	113	123
3694	2723	3210	Preufsen.	1623	1940	2035
36	164	150		798	478	638
2941	2840	3561	Rufsland.	1434	1625	1615
27	35	22		831	580	1007
1060	1122	1209	Schweden.	524	584	669
87	111	175		192	213	188
.	.	.	ohne Angabe der Bestimmung.	799	693	877
.	.	.		1325	631	1025
8412	7482	8782	zusammen.	5297	5899	6356
281	487	552		3342	2083	3064

Die aus Preufsen kommenden, resp. dorthin bestimmten beladenen Schiffe vertheilten sich auf die einzelnen Preufsischen Häfen in folgender Weise:

ausgehend.			Häfen.	eingehend.		
1844. Schiffe.	1845. Schiffe.	1846. Schiffe.		1844. Schiffe.	1845. Schiffe.	1846. Schiffe.
1	.	1	Anklam.	4	.	1
1	1	.	Barth.	1	.	.
13	4	6	Colberg und Cammin.	11	6	6
1273	935	985	Danzig und Leba.	236	286	249
11	11	18	Elbing.	2	.	3
88	67	73	Greifswald.	24	24	26
615	135	426	Königsberg.	180	147	188
713	581	638	Memel.	92	118	180
113	75	125	Pillau.	85	106	86
10	3	7	Rügenwalde.	7	3	9
618	714	685	Stettin und Swinemünde.	897	1149	1183
11	5	40	Stolpe.	14	11	10
127	112	108	Stralsund.	31	41	53
100	80	98	Wolgast.	39	49	41

Liverpool.

Die Einfuhr aus Preufsen betrug:

	1846.	1845.
an Getreide, und zwar:		
Weizen . .	12157 Qr. 305 Säcke.	48340 Qr. 314 Säcke.
Gerste . .	950 » 150 »	— » — »
Hafer . . .	150 » — »	— » — »
Mehl . . .	— » 310 Fafs.	— » 50 Fafs.
an Holz, und zwar:		
Balken	15786 Stck.	35729 Stck.
Dielen	4327 »	6054 »
Stäbe	96945 »	72536 »
Holznägel	— »	3600 »
Lattenholz	228 Klftr.	870 Klftr.
Eisenbahnschwellen	42099 Stck.	10750 Stck.

Die Ausfuhr von Salz betrug, und zwar von

	Steinsalz	weifsem Salz
nach Preufsen	765 Tonnen.	43020 Tonnen.
» Belgien	16938 »	290 »

	Steinsalz	weifsem Salz
nach den Niederlanden	24816 Tonnen.	320 Tonnen.
» Norwegen	242 »	3424 »
» Rostock	— »	805 »
» Rufsland	1442 »	9675 »
» den Ver. Staaten	262 »	97167 »
Summa . .	44465 Tonnen.	154701 Tonnen.

Preufsische Schiffe liefen im Jahre 1846 in Liverpool ein:

aus Preufsischen Häfen 61 Schiffe mit Ladung.
11 » in Ballast.
» fremden » 2 » mit Ladung aus Hamburg u. Altona.
54 » in Ballast.

Aus Preufsischen Häfen liefen aufserdem ein:
unter Britischer Flagge . . . . . 3 Schiffe.
» Mecklenburgischer Flagge . . 1 »

L e i t h.

In dem Handelsberichte aus London*) ist die Anzahl der in dem Hafen von Leith in den beiden letzten Jahren eingelaufenen Preufsischen Schiffe summarisch angegeben; die nachstehende Uebersicht ergiebt für $18^{44}/_{46}$ die näheren Data.

Es sind unter Preufsischer Flagge eingelaufen:

	mit Getreide.		mit Holz.		mit Oelkuchen.		mit Flachs.		Summa.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
1844.	50	4087	9	1317	2	135	2	193	63	5732
1845.	32	2923	12	1665	3	141	1	69	48	4798
1846.	62	5849	23	3457	1	36	1	177	87	9519

Aus Preufsischen Häfen liefen an Schiffen Deutscher Staaten an der Nordsee und Ostsee ein:

1 Hannoversches Schiff von 82 Lasten mit Oelkuchen.
1 » » » 55 » » Getreide.
1 Mecklenburgisches » » 194 » » Holz.
3 Schiffe von 331 Lasten.

*) Vergl. Seite 376.

Havre und Nebenhäfen.

	Unter Preufsischer Flagge sind eingelaufen:	ausgelaufen:
1. Havre*).		
1844.	13 Sch. mit Holz aus Preufsen	4 Sch. mit Gips nach Preufsen.
	1 » » Holz und Zink desgl.	11 » in Ballast.
	1 » » Getreide desgl.	
	1 » » Flachs, Heede, Matten aus Archangel.	
1845.	7 » » Holz aus Preufsen	9 » in Ballast.
	1 » » Häuten, Hörnern, Wolle a. Buenos Ayres.	
1846.	24 » » Holz aus Preufsen	2 » mit Farbholz, Wein, Stückgütern nach Preufsen.
	2 » » » » Rufsland	2 » » desgl. nach Petersburg.
	1 » » » » Norwegen	1 » » Gips nach Preufsen.
	1 » » » u. Zink a. Preufsen	24 » in Ballast.
	1 » » Getreide desgl.	
	1 » in Ballast.	
2. Fecamp.		
1844.	6 Sch. mit Holz aus Preufsen	6 Schiffe in Ballast.
1845.	3 » » » » »	3 » » »
1846.	6 » » » » »	7 » » »
	1 » » » » Rufsland.	
3. Honfleur.		
1844.	1 Sch. mit Holz aus Preufsen	1 Schiff in Ballast.
1845.	5 » » » » »	6 » » »
	1 » » » » Schweden.	
1846.	6 » » » » Preufsen	7 » » »
	1 » » » » Rufsland.	
4. St. Malo.		
1844.	2 Sch. mit Holz aus Preufsen	2 Schiffe in Ballast.
1845.	3 » » » » »	2 » mit Getreide n. den Niederlanden.
		1 » in Ballast.
1846.	8 » » » » »	8 » » »
5. Granville.		
1844.	1 Sch. mit Holz aus Preufsen	1 Schiff in Ballast.
1845.	1 » » » » »	1
1846.	— »	—

Unter fremder Flagge liefen aus Preufsischen Häfen mit Ladung in Havre ein: 1844, 2; 1845, 2; 1846, 4 Schiffe.

*) Die für Rouen und Caen bestimmten Schiffe, welche Havre anlaufen, sind in den obenstehenden Zahlen nicht begriffen.

Bordeaux.

In Bordeaux wurde an Holz eingeführt:

Stabholz:	1844. Stck.	1844. Frs.	1845. Stck.	1845. Frs.	1846. Stck.	1846. Frs.
aus Preufsen	306502	437470	483927	467610	733107	667380
» Oesterreich . .	2010833	754000	3324070	1246530	2026960	460110
» Rufsland. . . .	222650	487000	83685	183060	55454	121306
» d. Ver. Staaten	1358478	424500	2172135	678790	896633	280198
» Spanien	253106	33200	370000	48560	609822	80040
» Hamburg . . .	81286	66000	6000	4875	10600	8612
» d. Niederlanden	.	.	1300	100	.	.
» Französ. Häfen	.	.	149956	56230	18292	6860
Summa .	4232855	2202170	6583073	2685755	4350868	1924506
Bretter:						
» Preufsen . . .	31609	90090	10747		34240	
» Norwegen . . .	360068		351361		348356	
» Schweden . . .	59372	1172300	80175		273638	
» Rufsland. . . .	269830		149028		342062	
» d. Ver. Staaten	329		257		1450	
Summa .	721208	1262390	591370		999746	
Balken:						
» Preufsen	11117	422446	7990		17912	
» Norwegen . . .	579		1361		5461	
» Schweden . . .	579	21900	107		.	
» Rufsland	1242		39		626	
Summa .	13417	444346	9497		34084	
Masten:						
» Preufsen	15	4200	.		174	
» Norwegen . . .	344		1883		1948	
» Schweden . . .	170	27000	523		1248	
» Rufsland	343		406		862	
» d. Ver. Staaten	.	.	348		.	
	872	31200	3160		4232	
zusam. Holzwaar. für		3940106		4120665		4577126
dav. a. Preufsen für		954206		802130		1494340

Aus Bordeaux wurden nach Preufsischen Häfen ausgeführt:

	1844.	Frs.	1845.	Frs.	1846.	Frs.
Wein in Fässern.	12428 Oxh.	1242800	11172 Oxh.	1117200	10308 Oxh.	1030800
» » Flasch. .	34235 Fl.	102700	9750 Fl.	29250	20575 Fl.	61775
Essig in Fässern .	38 Oxh.	1900	48 Oxh.	2840	30 Oxh.	1500
Brantwein desgl. .	81 Ffs.	13750	72 Ffs.	10800	53 Ffs.	11210
Kaffee	50 »	30000	87 »	52000	108 »	64800
Farbhölzer	100560 Klgr.	25100	585 Stck.	3860	639287 Klgr.	136460
Korkstöpsel	22 Ball.	2000	91 Ball.	7280	261 Ball.	105540
Zucker	. »	.	853 Kbe.	158340	. »	.
div. Waaren für .		59840		110530		220710
zusammen für . .		1478090		1492100		1632795

Unter Konsular-Kontrolle wurden aufserdem nach dem Zollverein abgefertigt:

Wein in Fässern:	1844. Oxh.	1844. Frs.	1845. Oxh.	1845. Frs.	1846. Oxh.	1846. Frs.
über Hamburg	3333	333300	4654	465400	3890	389000
» Bremen	1025	102500	1260	126000	870	87000
» Rotterdam . . .	570½	57050	898	89800	913½	91350
» Dordrecht	3	300	38	3800	.	.
» Amsterdam . . .	58	5800	118	11800	213	21300
» Antwerpen . . .	213	21300	481	48100	372	37200
» Haarburg	52	5200	.	.	.	.
Summa . .	5254½	525450	7449	744900	6258½	625850
Es betrug also die gesammte Einfuhr von						
Wein in Fässern . . .	17682½	1768250	18621	1862100	16566½	1656650
» » Flaschen . .	34235 Fl.	102700	9750 Fl.	29250	20575 Fl.	61775
zusammen für		1870950		1891350		1718425

Unter Preufsischer Flagge sind

eingelaufen:

1846.

24 Sch. mit Holz aus Preufsen
6 » » » » Norwegen
4 » » » » Rufsland
1 » » » » Oesterreich
1 » » Kohlen » England
7 » in Ballast.

ausgelaufen:

15 Sch. mit Wein u. Stückg. nach Preufsen.
8 » » » » » » Belgien.
3 » » » » » » Hamburg.
1 » » » » » » Holland.
1 » » » » » » d. Ver. St.
13 » in Ballast.

1845.

16 Sch. mit Holz aus Preufsen
2 » » » » Norwegen
5 » » » » Rufsland
1 » » » » Oesterreich
4 » » Kohlen » England
6 » in Ballast.

15 Sch. mit Wein u. Stückg. nach Preufsen.
8 » » » » » » Belgien.
6 » » » » » » Hamburg.
1 » » » » » » Holland.
1 » in Ballast.

1844.

40 Sch. mit Holz aus Preufsen
5 » » » » Norwegen
8 » » » » Rufsland
3 » » Kohlen » England
1 » in Ballast.

15 Sch. mit Wein u. Stückg. nach Preufsen.
13 » » » » » » Belgien.
5 » » » » » » Hamburg.
1 » » » » » » Bremen.
2 » » » » » » d. Ver. St.
24 » in Ballast.

Die von diesen Schiffen verdienten Frachten betrugen:

	einkommend.	ausgehend.
1844	von 37 Schiffen 271265 Frs.	von 31 Schiffen 238837 Frs.
1845	» 27 » 164000 «	» 30 » 261675 »
1846	» 56 » 500890 »	» 36 » 303489 »

Portugal.

Es sind unter Preufsischer Flagge eingelaufen:		ausgelaufen:	
1. Lissabon.			
1844.	4 Sch. mit Steinkohlen aus Grofsbritannien	1 Sch.	mit Salz nach Copenhagen.
		2 „	„ „ „ Setubal.
		1 „	in Ballast.
1845.	9 „ „ Steinkohlen aus Grofsbritannien	5 „	mit Salz nach Preufsen.
		1 „	„ „ u. Südfrüchten desgl.
		3 „	„ „ nach Setubal.
1846.	14 „ „ Steinkohlen aus Grofsbritannien	13 „	„ „ „ Preufsen.
		1 „	„ Stückgütern n. Hamburg.
	1 „ „ Flachs u. Stäben aus Preufsen.	1 „	„ Knochen n. Grofsbritan.
2. Porto.			
1844.	14 Sch. mit Stäben und mit Flachs als Beiladung aus Preufsen	2 „	„ Wein, Kork, Häuten, Hörnern nach Hamburg.
		1 „	„ desgl. nach Petersburg.
		11 „	in Ballast, dav. 10 n. Setubal.
1845.	4 „ „ Stäben aus Preufsen	1 „	mit Wein, Kork, Südfrüchten nach Hamburg.
	1 „ „ Kohlen a. Grofsbritan.	4 „	in Ballast nach Setubal.
1846.	9 „ „ Stäben u. Flachs aus Preufsen	2 „	mit Wein, Kork, Südfrüchten nach Hamburg.
		1 „	„ Getreide nach Rotterdam.
		7 „	in Ballast nach Setubal.
3. Setubal.			
1844.	23 Sch. in Ballast	13 „	mit Salz nach Preufsen.
	1 „ als Nothhafner	6 „	„ „ „ Norwegen.
		1 „	„ „ „ Rufsland.
		1 „	„ „ „ Triest.
		1 „	„ „ „ Bahia.
1845.	20 „ in Ballast	16 „	„ „ „ Preufsen.
		4 „	„ „ „ Norwegen.
		1 „	„ „ „ Rufsland.
1846.	1 „ mit Kohlen aus Grofsbritan.	27 „	„ „ „ Preufsen.
	33 „ in Ballast	3 „	„ „ „ Rufsland.
		2 „	„ „ „ Dänemark.
		2 „	„ „ „ Südamerika.

Nach Porto wurden aus Preufsischen Häfen eingeführt:

im Jahre	1844:	314720 Stck.	Stäbe	6700 Stein	Flachs
„ „	1845:	55260 „	„	— „	„
„ „	1846:	170760 „	„	2100 „	„

Die Abnahme in der Einfuhr der Stäbe wird namentlich der Konkurrenz der Amerikanischen Stäbe zugeschrieben.

Die Ausfuhr von Wein aus Porto betrug		1844.	1845.	1846.
nach Preufsen	Pipen	67	13	24
„ Hamburg	„	919	775	762
„ Dänemark u. Schweden	„	290	311	—
„ Grofsbritannien	„	25328	21879	21063
„ den Verein. Staaten . .	„	3278	2910	2767
„ Brasilien	„	1943	3171	3518
„ Asien	„	716	—	—
„ den Niederlanden . . .	„	—	143	—
zusammen .	„	32541	29202	28134

Malaga.

In Oel war das Geschäft sehr lebhaft und es wurden mehrere Preufsische Schiffe mit diesem Artikel nach Stettin und Petersburg befrachtet. Später, als die Preise einen merklichen Aufschwung erfuhren, wandte sich die Nachfrage vorzugsweise nach Neapel, wo dieselben längere Zeit als in den andern Produktionsländern ihren früheren Standpunkt behaupteten; namentlich bezog Stettin einen grofsen Theil seines Bedarfs von dorther. In Früchten, welche reichlich und in guter Qualität geerntet wurden, hat man im Lauf des Herbstes angefangen, direkte Sendungen nach Stettin zu machen, da die von diesem Platze ausgehende Eisenbahn die rasche Versendung derselben nach dem Inneren Deutschlands erleichtert.

Russische und Schwedische Dielen sind zu hohen Preisen fortdauernd begehrt gewesen, während Stäbe von der Ostsee in Folge der gröfseren Billigkeit der Amerikanischen vernachlässigt blieben. Preufsische Fabrikate, namentlich gewisse Quincaillerie-Artikel, wie: Handwerks-Geräthschaften, ordinäre Scheeren, vorzugsweise aber Nähnadeln werden den gleichartigen Britischen Fabrikaten entschieden vorgezogen; freilich ist der Verbrauch dieser Waaren, in Folge der übertriebenen Eingangs-Abgaben, bei Weitem nicht so bedeutend als er dies sein könnte. Ferner gewinnen aufser den Rheinischen Tuchen, ordinäre wollene Shawls aus Elberfeld immer mehr Eingang.

In dem Hafen von Malaga sind unter Preufsischer Flagge

	eingegangen:	ausgegangen:
1843.	1 Sch. mit Brettern aus Wyburg	1 Sch. mit Wein, Oel, Blei n. Stettin.
	1 „ „ Kohlen aus Gijon	2 „ in Ballast.
	1 „ in Ballast.	
1845.	1 „ mit Stäben aus Stettin	1 „ mit Südfrüchten n. New-York.
	1 „ in Ballast	1 „ desgl. nach Petersburg.

1846.	7 Sch. mit Kohlen aus England	4 Sch. mit Früchten, Oel, Wein nach Stettin.
	2 „ „ Brettern aus Rufsland	
	1 „ „ Maschinen a. Antwerpen	3 „ desgl. nach Petersburg.
		1 „ „ „ Antwerpen.

Ueber das Jahr 1844 fehlen nähere Nachrichten.

Gibraltar.

Unter Preufsischer Flagge sind im Hafen von Gibraltar angekommen:

1844.	2 Schiffe v. Alexandrien mit Getreide	bestimmt nach	Falmouth.
	1 „ „ Smyrna mit Wolle, Opium etc. . .	„ „	Boston.
	1 „ „ Taganrog mit Roggen	„ „	Falmouth.
	1 „ „ New Castle mit Kohlen.	„ „	Odessa.
	1 „ „ Liverpool mit Eisen u. Maschinen	„ „	Barcelona.
	1 „ „ New Castle mit Kohlen.	„ „	Carthagena.
	1 „ „ Malaga in Ballast	„ „	New Castle.
1845.	1 „ „ Cisme mit Früchten	„ „	Stettin.
	1 „ „ Kertsch mit Oelsaat	„ „	Falmouth.
	1 „ „ Fiume mit Sumach	„ „	Antwerpen.
	1 „ „ Smyrna mit Wolle und Seide . . .	„ „	Amsterdam.
	1 „ „ London mit Zucker und Kaffee . .	„ „	Triest.
1846.	1 „ „ Hull mit Kohlen.	„ „	Alexandrien.
	1 „ „ New Castle mit Kohlen.	„ „	Constantinop.
	1 „ „ Odessa mit Getreide	„ „	Falmouth.
	1 „ „ „ „ „ „	„ „	Amsterdam.
	1 „ „ Torrevieja mit Salz	„ „	Königsberg.
	1 „ „ Odessa mit Getreide	„ „	Gibraltar.

Es wird von Gibraltar aus darauf aufmerksam gemacht, dafs sich in die Chartepartien für Kohlen-Ladungen Bestimmungen eingeschlichen haben, welche für Schiff und Schiffer Nachtheile herbeiführen, nämlich:

1. dafs mehr Tonnen ausgedrückt werden, als der Schiffer wirklich eingenommen hat, wodurch die Fracht nach Ablieferung gekürzt wird;
2. dafs als Zahlungsort der Fracht für Steinkohlen nicht der Lieferungsort, sondern der Hafen, wo dieselben abgeladen worden, festgesetzt und nur die Zahlung einer bestimmten Summe für Schiffs-Unkosten am Lieferungsorte bestimmt wird. Es hat dies zur Folge, dafs die Schiffer, namentlich wenn sie Ballast einnehmen müssen, nicht selten in Geldverlegenheit kommen, und es wird deshalb vorgeschlagen, dafs entweder

die Zahlung der Fracht am Lieferungsort stipulirt, oder wenigstens die für Schiffs-Unkosten zu erhebende Summe nicht limitirt wird.

M a l t a.

In den Hafen von Lavalette sind im Jahre 1846 vier Preufsische Schiffe eingegangen, davon drei mit Steinkohlen aus Grofsbritannien, eins in Ballast. Ausgegangen sind zwei nach Odessa, eins nach Sicilien in Ballast; das vierte befand sich am Jahresschlufs noch im Hafen.

Die Runkelrüben-Zuckerfabrikation im Zollverein.

Die Runkelrüben-Zuckerfabrikation hat erst seit dem Jahre 1835 im Zollverein festen Grund und fortschreitende Entwickelung gewonnen. Während in diesem Jahre nur 5 derartige Fabriken in Preufsen bestanden, wuchs ihre Zahl in den folgenden drei Jahren in Preufsen, und den mit diesem an den gemeinschaftlichen Zöllen theilnehmenden Gebieten auf 105 und im ganzen Zollverein auf 159 an. Die glänzenden Resultate dieser Industrie in Frankreich, wo schon im Betriebsjahre 1835/36 über 700000 Ctr. Rübenzucker fabrizirt wurden, hatten die gleiche Spekulation in allen Theilen des Zollvereins stark angeregt. Viele der Fabrikanlagen jedoch, welche in der ersten Zeit oft ohne genügende Berücksichtigung der eigenthümlichen Bedingungen dieser Industrie unternommen waren, unterlagen den späteren ungünstigen Konjunkturen, welche vornehmlich in dem anhaltenden Sinken der Rohzuckerpreise auf allen europäischen Märkten und darin ihren Grund hatten, dafs die Eingangs-Abgabe vom Lumpenzucker, welche mit Rücksicht auf den durch Vervollkommnung der Fabrikation immer geringer gewordenen Unterschied zwischen dem Zuckergehalt dieser Zuckergattung und demjenigen des raffinirten Zuckers, vom 1. Januar 1837 ab von 5 Thlr. auf 11 Thlr. pr. Ctr. erhöhet worden war, in Folge des mit den Niederlanden abgeschlossenen Handelsvertrages vom 21. Januar 1839 auf den Satz von 5½ Thlr. pr. Ctr. ermäfsigt wurde. Kurz bevor dieser Vertrag sein Ende erreichte,

und vom 16. März 1842 an der Lumpenzucker wiederum demselben Zollsatz wie die Raffinade, 10 Thlr. pro Ctr., unterworfen wurde, hatte die Besteuerung des aus Runkelrüben fabrizirten Rohzuckers, in Gemäfsheit der Uebereinkunft der Zollvereinsstaaten vom 8. Mai 1841 im ganzen Zollverein mit dem 1. September 1841 ihren Anfang genommen. Die Preufsische Regierung, welche schon seit längerer Zeit die Absicht ausgesprochen hatte, den aus Rüben produzirten Zucker einer Abgabe zu unterwerfen, war ein Jahr früher durch Einführung einer Kontrole-Abgabe von 5 Sgr. für den Centner Rohzucker oder 3 Pf. für den Centner roher Rüben vorangegangen, um dadurch wie die betreffende Verordnung vom 21. März 1840 zu erkennen giebt, die Besteuerung selbst vorzubereiten, welche in Folge des zunehmenden Umfanges der Zuckerbereitung aus Runkelrüben und bei dem daraus für die Staatskasse mittelbar durch den verminderten Verbrauch des Colonialzuckers zu besorgenden bedeutenden Ausfall in der Einnahme nothwendig erschien. Die Verordnung vom 30. Juli 1841 führte demnächst diese Fabrikationssteuer ein, welche zuerst für den Zeitraum vom 1. September 1841 bis 1. September 1844 auf 10 Sgr. pro Centner Rohzucker, oder, indem sie von den rohen Rüben erhoben wird, unter der Annahme, dafs 20 Centner Rüben einen Centner Rohzucker liefern, auf 6 Pf. pro Centner roher Rüben festgesetzt wurde, und dann für die folgende Periode vom 1. September 1844 bis 1. September 1847 durch die A. C. O. vom 1. Juli 1844 auf 1 Thlr. pro Centner Rohzucker oder 1 ½ Sgr. pro Centner roher Rüben erhöht worden ist.

Die Grundsätze, nach welchen die Besteuerung des inländischen Rübenzuckers regulirt wird, sind in der Uebereinkunft der Zollvereinsstaaten vom 9. Mai 1841 ausgesprochen:

1. Die Steuer vom Rüben-Rohzucker soll nicht geringer als 20 Proc. des Zollsatzes für ausländischen zum Versieden eingehenden Rohzucker sein;
2. sie wird im Allgemeinen gegen den Eingangszoll vom ausländischen Zucker um so viel niedriger gestellt werden, als nöthig ist, um der inländischen Fabrikation einen angemessenen Schutz zu gewähren, ohne zugleich die Konkurrenz des ausländischen Zuckers auf eine die Einkünfte der Zollkasse oder das Interesse der Consumenten gefährdende Weise zu beschränken;
3. sie mufs unbedingt erhöht werden, wenn der Eingangszoll vom ausländischen Zucker und Syrop und die Steuer vom

vereinsländischen Rübenzucker zusammen für den Kopf der jeweiligen Bevölkerung des Zollvereins jährlich eine geringere Brutto-Einnahme gewährt, als der Ertrag des Eingangszolles vom ausländischen Zucker und Syrop für den Kopf der Bevölkerung im Durchschnitte der drei Jahre 1838—1840 gewesen ist.

Wenn nun auch die Rübenzuckerfabrikation im Zollverein seit 1841 diese Steuerbelastung zu tragen hatte, so ist sie doch in den mit dem nöthigen Kapital ausgerüsteten und zweckmäfsig eingerichteten Anstalten in Gegenden, wo sich der für die Rübenkultur geeignete Boden findet, auch in den letzten Jahren mit bedeutendem Vortheil betrieben worden. Einerseits sind die Preise des Kolonialzuckers seit 1842 erheblich gestiegen; andererseits hat die Fabrikation in technischer Beziehung aufserordentliche Fortschritte gemacht. Man hat dieselbe in vieler Hinsicht vereinfacht, so dafs ein rascherer Betrieb und die Verarbeitung einer gröfseren Masse von Rüben, wie früher, damit aber eine bessere Nutzung des Anlagekapitals möglich ist, und man hat ferner durch Verbesserung der Apparate und eine sorgfältigere Behandlung des Rübensaftes in den verschiedenen Stadien der Fabrikation, so wie mancher dabei zu verwendenden Hülfsmaterialien gleichzeitig die Ausbeute an kristallisirbarem Zucker aus dem Rübensafte gesteigert und die Produktionskosten vermindert. Es wird mit grofser Wahrscheinlichkeit anzunehmen sein, dafs jetzt von einer bestimmten Menge von Runkelrüben um die Hälfte mehr Zucker gewonnen wird, als früher, und während die Gesetzgebung des Zollvereins nach dem Stande der Fabrikation im J. 1840 annahm, dafs zur Darstellung von 1 Ctr. Rohzucker 20 Ctr. roher Rüben netto, d. h. ungerechnet die nicht zur Fabrik gelangenden Abfälle der Rüben, erforderlich sind, wird jetzt der Gewinn an Rohzucker in den zweckmäfsig betriebenen Fabriken durchschnittlich auf $7\frac{1}{2}$ Pfd. von 100 Pfd. rohen Rüben oder zu 1 Ctr. Rohzucker von $13\frac{1}{3}$ Ctr. rohen Rüben berechnet werden können. Durch die vollkommnere Scheidung des Zuckergehalts aus dem Rübensaft ist zugleich der Abgang an Melasse sehr verringert worden, und während früher der Fabrikant von diesem Abgange kaum einen Nutzen zu ziehen wufste, so wird derselbe jetzt ungeachtet seines viel geringeren Zuckergehalts nicht blofs als Viehfutter, sondern bei den gegenwärtigen Konjunkturen auch in Brennereien mit Vortheil verwerthet. Hat sich ungeachtet dieser günstigen Verhältnisse und bei dem hohen Zollschutz, den die Industrie noch gegenwärtig geniefst, die Zahl der Runkel-

rüben-Zuckerfabriken seit 1841 im Zollverein von 136 bis auf 96, welche im Betriebsjahr $18^{45}/_{46}$ in Thätigkeit waren, verringert, so wird dies nur dem Umstande zuzuschreiben sein, dafs in der vorhergehenden Periode übertriebener Spekulation viele Anlagen ins Leben gerufen worden sind, welchen die nothwendigen Bedingungen zur dauernden Existenz und zur Ueberwindung ungünstiger Konjunkturen fehlten.

Ueber den Umfang der Rübenzuckerfabrikation im Zollverein hinsichtlich der Menge der verarbeiteten Rüben können erst vom Jahre 1841 an bestimmte Zahlen angegeben werden, weil erst mit der Besteuerung dieser Industrie überall bei den einzelnen Fabriken eine amtliche Kontrole eingeführt wurde. Die nachfolgende Uebersicht läfst die Menge der Runkelrüben ersehen, welche in den einzelnen Zollvereinsstaaten in den fünf Betriebsjahren von 1841 bis 1846 — das Betriebsjahr läuft vom 1. April bis ult. März — zur Zuckerfabrikation versteuert worden sind:

Zollvereinsstaaten.	Zahl der Rübenzuckerfabriken.				An Runkelrüben zur Zuckerfabrikation sind versteuert in dem Betriebsjahr von:									
	1836.	1838.	1841.	1845.	1841—42.		1842—43.		1843—44.		1844—45.		1845—46.	
					Ctz.	Pfd.	Ctz.	Pfd.	Ctz.	Pfd.	Ctz.	Pfd.	Ctz.	Pfd.
Preufsen:														
1. Ostpreufsen	.	2	1	2	10554	.	11443	16	16651	90	10223	66	12393	12
2. Westpreufsen	.	4	3	.	20378	.	33832	.	36727	.	1262	.	.	.
3. Posen	.	7	5	7	71302	.	57581	.	96787	.	96638	.	101421	25
4. Pommern	.	10	6	5	113872	80	108392	.	120637	.	104052	63	94298	.
5. Schlesien	2	16	21	16	537526	.	241808	.	626911	.	619011	.	604247	.
6. Brandenburg	2	11	4	3	228883	.	64836	.	135876	.	145992	.	131550	.
7. Sachsen	11	43	48	37	2460040	45	1397421	.	2529516	.	2224136	.	2656531	.
dazu die Anhalt. Herzogthümer				4	199913	.	100280	.	190821	.	162331	.	266345	.
8. Westphalen	1	2	3	.	25725	88	8591	.	.	.	.	.	.	.
9. Rheinprovinz	1	10	8	3	109717	.	52278	.	57402	.	32526	.	2477	.
zusammen	17	105	99	77	3777912	13	2076462	16	3811328	90	3396172	29	3869262	37
I. Bayern	1	17	11	8	194710	70	74796	46	70540	50	62857	70	52621	41
II. Sachsen	1	5	2	1	42577	69	.	.	25605	45	24426	.	20886	70
IV. Württemberg	1	4	2	2	209176	14	122853	81	81700	4	55863	21	59521	.
V. Baden	.	9	8	2	607741	.	101776	.	218494	.	244466	.	316968	.
VI. Kurhessen	.	7	4	2	41678	63	26498	.	23914	.	23648	.	25375	.
VII. Grofsh. Hessen	1	4	4	.	120098	20	.	.	.	.	.	.	.	.
VIII. Thüringen	.	5	4	2	63340	67	34536	87	43000	71	30711	.	36127	.
IX. Braunschweig	.	.	.	2	.	.	54680	38	51807	45	55714	89	65707	13
X. Nassau	.	2	2	.	7052	.	.	.	.	.	.	.	.	.
X. Frankfurt a. M.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Summa	21	159	136	96	5064287	16	2491603	68	4326391	5	3893859	9	4446468	61

Die nach dieser Nachweisung seit dem Jahre 1838 eingetretene Abnahme in der Zahl der Fabriken war viel geringer in Preufsen, von 105 auf 77, also um 27 Proc., als in den übrigen Zollvereinsstaaten, von 54 auf 19, also um 65 Proc. — Wenn man den Rübenverbrauch in den einzelnen Jahren vergleicht, so ist dabei der Ausfall der Ernte, von welchem der Umfang des Fabrikationsbetriebs zunächst abhängig bleibt, und die in den einzelnen Jahren stattfindende Verschiedenheit in dem Zuckergehalt der Rüben zu berücksichtigen. In der Provinz Sachsen, welche für diese Industrie am wichtigsten ist, indem hier mehr als die Hälfte der ganzen im Zollverein zur Versteuerung kommenden Rübenmenge versteuert wird, hat die Ernte pro Morgen folgenden Durchschnitts-Ertrag ergeben *):

1841 . . . 130,90 Ctr. roher Rüben netto.
1842 . . . 108,85 » » » »
1843 . . . 152,86 » » » »
1844 . . . 131,58 » » » »
1845 . . . 135,84 » » » »

Nimmt man diese Zahlen zum Maafsstabe für alle Theile des Zollvereins, so erklärt sich theilweise aus der Ernte die starke Verminderung der versteuerten Rüben im Jahre $18^{42}/_{43}$ und die plötzliche Vermehrung im Jahre $18^{43}/_{44}$. Man dürfte dagegen die beiden Betriebsjahre $18^{41}/_{42}$ und $18^{45}/_{46}$ hinsichtlich der Rübenernte ungefähr gleichstellen, und aus dem Rübenverbrauch in diesen beiden Jahren auf den Fortschritt oder Rückgang der Fabrikation schliefsen können. Es wurden versteuert:

$18^{41}/_{42}$.

im Zollverein	von	136	Fabriken	5064287	Ctr. Rüben
darunter in Preufsen, mit Einschlufs der eingeschlossenen fremden Gebiete . . .	„	99	„	3777912	„ „
und in den andern Zollvereinsstaaten . .	„	37	„	1286375	„ „

$18^{45}/_{46}$.

im Zollverein	von	96	Fabriken	4446468	Ctr. Rüben
darunter in Preufsen, mit Einschlufs der eingeschlossenen fremden Gebiete . . .	„	77	„	3869262	„ „
und in den andern Zollvereinsstaaten . .	„	19	„	577206	„ „

Die Verminderung der Fabrikation, welche das letzte Betriebsjahr ausweist, trifft nicht Preufsen, wo, obwohl 22 Fabriken weni-

*) Die Angaben über den Rübenertrag, sowie die später folgenden über die Produktions-Kosten, Pachtpreise etc. beruhen nicht auf amtlichen Ermittelungen, da die Fabrikanten zur Ertheilung von Auskunft über diesen Gegenstand nicht verpflichtet sind.

ger gearbeitet haben, doch 91350 Ctr. Rüben mehr versteuert worden sind, sondern allein die andern Vereinsstaaten, in denen sich die Zahl der Fabriken um 18 und die Menge der verarbeiteten Rüben um 709169 Ctr., also um 55 Proc., vermindert hat. Die Zunahme des Rübenverbrauchs in Preufsen bei einer geringeren Zahl von Fabriken läfst eine Vervollkommnung des technischen Verfahrens und eine Erweiterung des Betriebes der einzelnen Fabrikstätten annehmen. Durchschnittlich wurden in einer Fabrik an Rüben verarbeitet:

	$18^{41}/_{42}$	$18^{45}/_{46}$
in Preufsen	38161 Ctr.	50250 Ctr.
darunter in Sachsen	55412 »	71289 »
in Schlesien	33595 »	37765 »
in den übrigen Zollvereinsstaaten	34767 »	30379 »

Während also die Preufsischen Fabriken im Allgemeinen ihren Betrieb erheblich verstärkt haben, ist ein Rückschreiten der Fabrikation in den andern Theilen des Zollvereins bemerkbar. Das bedeutende Uebergewicht der Provinz Sachsen zeigt sich auch bei dieser Vergleichung. Es arbeiteten hier, mit Ausschlufs der Anhaltinischen Herzogthümer, in der Kampagne von $18^{45}/_{46}$: 37 Fabriken mit 60 Reiben und 178 hydraulischen Pressen: davon wurden 23 Fabriken mit 30 Dampfmaschinen von 341 Pferdekraft, 1 Fabrik mit Wasserkraft und die übrigen 13 mit Göpelwerken, bespannt mit 59 Zugthieren betrieben. Unter den 37 Fabriken befinden sich zwei Macerations-Anstalten, welche gedörrte Rüben verarbeiten. Die Steuergesetzgebung nimmt an, dafs $5\frac{1}{2}$ Ctr. roher Rüben einen Centner gedörrter Rüben liefern. Die Kulturkosten für die Rüben stellen sich bei den meisten Sächsischen Fabriken viel höher, als in andern Provinzen, sowohl wegen des hohen Arbeitslohnes, als wegen der durch die Konkurrenz dieser Fabriken in einzelnen Feldmarken sehr gesteigerten Grundrente. Im Durchschnitt aller Sächsischen Fabriken sind sie im Jahre 1845 zu folgenden Beträgen pro Morgen berechnet worden:

1. Pacht	15	Thlr.	21	Sgr.	8,9	Pf.
2. Bearbeitung . .	13	»	22	»	9	»
3. Rübsaamen . . .	1	»	2	»	11,7	»
Summa	30	Thlr.	17	Sgr.	5,6	Pf.

Nach dem Durchschnittsertrag stellte sich der Preis für den Centner roher Rüben netto in diesem Jahre auf 6 Sgr. 10,5 Pf.; im Jahre 1841 wurde er auf 7 Sgr. 2 Pf. berechnet. In der Umgegend von Magdeburg sind die Kulturkosten am höchsten, weil sich dort

in wenigen Feldmarken eine bedeutende Zahl sehr grofser Fabriken zusammengedrängt, und den Pachtzins auf eine ungewöhnliche Höhe getrieben hat. Im Jahre 1846 wurden daselbst bei einjähriger Pachtung für den Morgen Land von bester Qualität 25 Thlr. und mehr an Pacht bezahlt, so dafs hier ein grofser Theil des Gewinns von der Rübenzuckerfabrikation dem Grundbesitzer zufällt. Da jedoch diese Industrie in enger und natürlicher Verbindung mit der Landwirthschaft steht, welche nicht allein den Rohstoff liefert, sondern auch den Abfall der Rübenernte an Köpfen, Blättern etc., etwa 16 Proc. des Bruttogewichts, und die Abgänge in der Fabrik, namentlich den Prefsling, etwa $^1/_4$ des Gewichts der verarbeiteten Rüben, zu Viehfutter sehr vortheilhaft verwendet, so haben diese Verhältnisse die Magdeburger Fabrikanten nothwendiger Weise dazu geführt, den landwirthschaftlichen Betrieb in immer ausgedehnterer Weise mit ihren Fabriken zu verbinden, um der grofsen Vortheile, die daraus entspringen, nicht verlustig zu gehen. Der Ankauf von Rüben kommt immer mehr aufser Gebrauch schon deshalb, weil die gekauften Rüben in der Regel von geringerer Güte sind, als die selbstgezogenen. Die Fabrikanten beschränken sich aber auch bei der eigenen Bestellung der Rüben nicht mehr auf die einjährige Pachtung einzelner Aecker, sondern nehmen ganze Bauerngehöfte in Pacht, worauf sie vollständige Landwirthschaft treiben. In den letzten Jahren sind auf diese Weise in der Nähe von Magdeburg von den Rübenzuckerfabrikanten einige Dörfer fast ganz ausgepachtet worden. Sie bezahlen dort bei 6—15 jähriger Pachtung pro Morgen Acker 10—14 Thlr. jährlichen Pachtzins.

Die Rübenzuckerfabriken beginnen ihre Kampagne im September, sobald die Rübenernte ihren Anfang nimmt, und verarbeiten den gröfseren Theil ihres Materials bis Ende des Jahres, da der Zukkergewinn um so gröfser ist, je frischer die Rüben verbraucht werden. Doch ist es auf der anderen Seite das Bestreben der Fabrikanten, die Thätigkeit der Fabriken auch im folgenden Jahre so lange als möglich fortzusetzen, um ihr Anlagekapital und die angestellten Arbeiter besser zu nutzen. Sie sind darin aber durch das Verderben der Rüben beschränkt, bei welchem die Witterung und die Art der Aufbewahrung von erheblichem Einflufs ist. Früher hat häufig die Meinung vorgeherrscht, dafs in Rüben, welche bis zum Monat Februar in dem Aufbewahrungsorte gelegen haben, sich der Zuckergehalt dergestalt vermindere, dafs die Verarbeitung derselben auf Zucker sich nicht verlohne. Diese Ansicht ist aber durch die Erfah-

rung berichtigt worden, und die Mehrzahl der Fabrikanten sucht sich jetzt ein gröfseres Rübenquantum für jede Kampagne zu sichern, weil sie die Verarbeitung der Rüben im Allgemeinen bis zum Ende des ersten Quartals des Jahres ausdehnen. Es hat sich in dieser Beziehung bei den Preufsischen Fabriken ein gleichmäfsigeres Verfahren hergestellt, wie aus der nachstehenden Zusammenstellung des Procentverhältnisses der im 3. und 4. Quartal (Juli bis December), und der im 1. Quartal (Januar bis März) der beiden Betriebsjahre $18^{41}/_{42}$ und $18^{45}/_{46}$ verarbeiteten Rüben erhellt. Es wurden nämlich von dem im ganzen Betriebsjahre versteuerten Rübenquantum verarbeitet

	$18^{41}/_{42}$.		$18^{45}/_{46}$.	
	im 3. u. 4. Quartal. 1841.	im 1. Quartal. 1842.	im 3. u. 4. Quartal. 1845.	im 1 Quartal. 1846.
in Preufsen, incl. der Anhalt. Herz.	69,6 Proc.	30,0 Proc.	65,9 Proc.	33,9 Proc.
allein in Schlesien	54,9 „	44,5 „	69,6 „	30,3 „
in Sachsen, incl. der Anhalt. Herz.	74,0 „	25,9 „	66,9 „	33,1 „
in den übrigen Zollvereinsstaaten	76,7 „	23,2 „	90,5 „	9,3 „

In Preufsen kommt hiernach jetzt durchschnittlich in dem ersten Quartal des folgenden Jahres noch ein volles Drittel des ganzen Rübenquantums zur Verarbeitung; in den andern Zollvereinsstaaten hat sich dagegen das Verhältnifs viel ungünstiger gestellt, indem hier die Fabriken in dem ersten Quartal 1846 nur mit 9,3 Proc. des ganzen Rübenquantums beschäftigt gewesen sind. Nicht günstiger war ihr Betrieb im ersten Quartal 1845, wo sie nur 7,3 Proc. verarbeiteten.

Da im letzten Betriebsjahr $18^{45}/_{46}$ im ganzen Zollverein 4446468 Ctr. roher Rüben versteuert worden sind, so ergiebt dies nach der gesetzlichen Annahme, dafs aus 20 Ctr. roher Rüben 1 Ctr. Rohzucker gewonnen wird, eine Produktion von 222323 Ctr. Rüben-Rohzucker, von welchen 222323 Thlr. Steuer erhoben worden sind. Indessen wurde schon oben bemerkt, dafs nach den neueren Fortschritten der Fabrikation jenes gesetzliche Produktionsverhältnifs unrichtig geworden ist, und wenn auch bestritten werden könnte, dafs im Durchschnitt sämmtlicher Fabriken des Zollvereins von 100 Pfd. roher Rüben 7 ½ Pfd. Rohzucker statt 5 Pfd. gewonnen werde, so wird man doch bei der Annahme des durchschnittlichen Verhältnisses von 15 Ctr. roher Rüben zu 1 Ctr. Rohzucker gewifs nicht zu weit gehen. Nach diesem Mafsstabe wurden mit 4446468 Ctr. roher Rüben 296432 Ctr. Rohzucker produzirt, und hiervon der Centner mit 22 ½ Sgr. versteuert. Würden statt dieses inländischen Fabrikats

ebenso viel Centner Kolonialzucker von Siedereien bezogen und verzollt worden sein, so hätte die Zollkasse eine Einnahme von 1482160 Thlr. — 5 Thlr. pro Ctr. — statt 222323 Thlr. gehabt. An ausländischem Rohzucker sind von den inländischen Siedereien im J. 1845: 1408556 Ctr. verzollt worden. Zu diesem Quantum verhält sich der im Zollverein fabrizirte Rüben-Rohzucker des Jahres $18^{45}/_{46}$ wie 21 : 100.

Nachweisung

des Bestandes der zur Rhederei in den Preufsischen Ostseehäfen gehörenden Seeschiffe und Küstenfahrzeuge am 1sten Januar 1847, verglichen mit dem Bestande vom 1sten Januar 1846, und der während des Jahres 1846 eingetretenen Veränderungen.

Die bis zum Jahre 1844 aufgestellten und zur öffentlichen Kenntnifs gebrachten Nachweisungen des Bestandes der Preufsischen Rhederei, gewährten theils keine Uebersicht der im Laufe des Jahres eingetretenen Veränderungen, theils unsichere Resultate. Sie wiesen, getrennt, den Bestand von Seeschiffen und von Küstenfahrzeugen nach, folgten aber in Beziehung auf die Letzteren lediglich den Angaben der Besitzer darüber, ob die Fahrzeuge zur Zeit für die Vermittelung des Küsten-Verkehrs bestimmt seien oder nicht. Da diese Angaben öfters wechselten, sich auch unter diesen Fahrzeugen solche befanden, welche, von einer Tragfähigkeit bis gegen 50 Lasten vielfach zur Vermittelung des überseeischen Verkehrs verwendet wurden, während sie in den Listen als Küstenfahrzeuge verzeichnet waren, so liefsen sich einerseits aus den Ab- und Zugangs-Nachweisungen keine sicheren Resultate ziehen, andererseits erschien die Zahl der Preufsischen Seeschiffe in den Nachweisungen erheblich geringer als sie thatsächlich war. Dieselben zeigten für den 1sten Januar 1846 einen Bestand von nicht weniger als 624 angeblich zur Küstenfahrt bestimmten Segel-Fahrzeugen mit einer Ladungsfähigkeit von 10993 ¼ Lasten. Die zeitweise Bestimmung eines Fahrzeugs zur Ver-

mittelung des Küstenverkehrs kann aber in den Fällen keinen Anhalt zur Klassifikation geben, in welchen dasselbe auch zur Vermittelung des überseeischen Verkehrs geeignet ist, weil es zu diesem oder jenem verwendet wird, wie sich dazu Gelegenheit findet. Es ist daher jetzt ein Normalsatz der Tragfähigkeit des Fahrzeuges Behufs der Einreihung desselben in die Zahl der Seeschiffe oder der Küstenfahrzeuge angenommen, und dabei der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 30sten Mai 1843, Gesetz-Samml. 1843, S. 268, gefolgt, nach welcher die Ermäfsigung der Hafengelder und Schiffahrts-Abgaben solchen Schiffen zu Theil wird, welche 25 Lasten Tragfähigkeit oder weniger haben, weil bei dieser die ausschliefsliche Verwendung des Fahrzeuges zur Vermittelung des Küstenverkehrs vorausgesetzt werden darf.

Von den folgenden Tabellen weist die erste die Seeschiffe (über 25 Last), die zweite die Küstenfahrzeuge (von 25 Last und weniger) nach.

Die kleineren Zahlen beziehen sich auf die, in der Rhederei vorhandenen Dampfschiffe.

Regierungsbezirk.	Am 1. Januar 1846 waren vorhanden:			Im Laufe des Jahres 1846 sind hinzugekommen:																	
				durch Neubau.			durch Erwerbung aus fremden Staaten.			durch Erwerbung aus anderen Regierungsbezirken.			durch neue Vermessung.			durch Uebergang aus der Zahl der Küstenfahrzeuge.			Summa.		
	Seeschiffe.	von Ladungsfähigkeit nach Normallasten von 4000 Pfd.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.
	Stck.	Lastenzahl.	Kopfzahl.																		
Königsberg	116	20797 1/2	1215	15	3133	155	1	55	6	1	110	8	.	49	.	.	.	.	17	3347	169
	4	107 2/3	25	.	.	.	1	49	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	49	5
Danzig	86	16978	971	10	2300	122	1	150	11	2	293	17	.	10	.	2	71	10	15	2824	160
	3	63	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	114	22	3	114	22
Stettin	258	33174 1/4	2187	22	2830	160	.	.	.	1	54	5	.	29	.	51	1766	120	74	4679	285
	8	285	60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cöslin	63	7268	478	1	79	8	.	.	.	1	260	10	.	.	.	.	.	.	2	339	18
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stralsund	218	24093	1732	24	2167	155	.	.	.	2	83	7	.	2	.	86	2787 1/2	234	112	5039 1/2	396
	1	36	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Summa Segelschiffe	741	102310 3/4	6583	72	10509	600	2	205	17	7	800	47	.	90	.	139	4624 1/2	364	220	16228 1/2	1028
Dampfschiffe	16	491 2/3	110	.	.	.	1	49	5	.	.	.	.	.	.	3	114	22	4	163	27
Summa Summarum	757	102802 5/12	6693	72	10509	600	3	254	22	7	800	47	.	90	.	142	4738 1/2	386	224	16391 1/2	1055

Regierungs-Bezirk.	Im Laufe des Jahres 1846 sind ausgeschieden:																					Am 1. Jan. 1847 waren demnach vorhanden:		
	Verlust in der See und im Binnenwasser.			Abgewrackt.			durch Uebergang des Besitzes an Ausländer.			durch Uebergang des Besitzes an Rheder diesseitiger Regierungs-Bezirke.			durch neue Vermessung.			durch Uebergang in die Zahl der Küstenfahrzeuge			S u m m a.			Seeschiffe.	Von Ladungsfähigkeit nach Normallasten von 4000 Pfd.	Bemannung.
	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Stck.	Lastenzahl.	Kopfzahl.
Königsberg	6	956	54	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	956	54	127	23188 1/2	1330
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	156 2/3	30
Danzig	4	640	39	.	.	.	.	.	.	1	260	10	.	36	.	.	.	.	5	936	49	96	18866	1082
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	34	11	2	34	11	4	143	29
Stettin	13	1380 3/4	95	2	155	13	1	52	5	4	431	27	.	.	.	3	56	8	23	2074 3/4	148	309	35778 1/2	2324
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	19	4	1	19	4	7	266	56
Cöslin	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	14	266	40	14	270	40	51	7337	456
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stralsund	7	519	43	3	319	22	4	284	23	2	109	10	.	.	.	1	23	2	17	1254	100	313	27878 1/2	2028
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	36	7
Summa Segelschiffe .	30	3495 3/4	231	5	474	35	5	336	28	7	800	47	.	40	.	18	345	50	65	5490 3/4	391	896	113048 1/2	7220
Dampfschiffe	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	53	15	3	53	15	17	601 2/3	122
Summa Summarum .	30	3495 3/4	231	5	474	35	5	336	28	7	800	47	.	40	.	21	398	65	68	5543 3/4	406	913	113650 1/6	7342
													Am 1. Januar 1846 waren vorhanden . .								757	102802 5/12	6693
													Am 1. Jan. 1847 waren mehr vorhanden .								156	10847 3/4	649

Regierungsbezirk.	Am 1. Januar 1846 waren vorhanden:			Im Laufe des Jahres 1846 sind hinzugekommen:																	
				durch Neubau.			durch Erwerbung aus fremden Staaten.			durch Erwerbung aus anderen Regierungsbezirken.			durch neue Vermessung.			durch Uebergang aus der Zahl der Seeschiffe.			S u m m a.		
	Küstenfahrzeuge. Stck.	von Ladungsfähigkeit nach Normallasten von 4000 Pfd. Lastenzahl.	Bemannung. Kopfzahl.	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.
Königsberg	1	11	2	1	16	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	16	1
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Danzig	4	109	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	3	114	22	.	.	.	.	.	.	1	19	4	.	.	.	2	34	11	3	53	15
Stettin	210	4093 ½	426	13	283	26	1	9	2	.	.	.	.	4	.	3	56	8	17	352	36
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	29	9	.	.	.	1	19	4	3	48	13
Cöslin	55	691 ½	119	2	41	6	.	.	.	2	39	3	.	.	.	14	266	40	18	346	49
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stralsund	354	6088 ¼	759	8	137	19	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	23	2	9	161	21
	2	29	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Summa Segelschiffe	624	10993 ¼	1322	24	477	52	1	9	2	2	39	3	.	5	.	18	345	50	45	875	107
Dampfschiffe	5	143	31	.	.	.	.	.	.	3	48	13	.	.	.	3	53	15	6	101	28
Summa Summarum	629	11136 ¼	1353	24	477	52	1	9	2	5	87	16	.	5	.	21	398	65	51	976	135

Regierungsbezirk.	Im Laufe des Jahres 1846 sind ausgeschieden:																					Am 1. Jan. 1847 waren demnach vorhanden:		
	Verlust in der See und im Binnenwasser.			Abgewrackt.			durch Uebergang des Besitzes an Ausländer.			durch Uebergang des Besitzes an Rheder diesseitiger Regierungsbezirke.			durch neue Vermessung.			durch Uebergang in die Zahl der Seeschiffe.			Summa.			Küstenfahrzeuge.	von Ladungsfähigkeit n. Normallasten von 4000 Pfd.	Bemannung.
	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Lasten.	Bemannung.	Stck.	Lastzahl.	Kopfzahl.
Königsberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	16	1	.	.	.	.	.	.	1	16	1	1	11	2
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Danzig	.	.	.	1	18	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	71	10	3	89	13	1	20	3
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	114	22	3	114	22	3	53	15
Stettin	.		.	.	.	.	1	15	2	1	23	2	.	54	.	51	1766	120	53	1858	124	174	2587 ½	338
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	19	4	.	.	.	.	.	.	1	19	4	2	29	9
Cöslin	1	15	2	1	14	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	29	5	71	1008 ½	163
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stralsund	1	22	3	.	.	.	2	19	4	.	.	.	.	.	.	86	2787 ½	234	89	2828 ½	241	274	3420 ¾	539
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	29	9	.	.	.	.	.	.	2	29	9	.	.	.
Summa Segelschiffe	2	37	5	2	32	6	3	34	6	2	39	3	.	54	.	139	4624 ½	364	148	4820 ½	384	521	7047 ¾	1045
Dampfschiffe	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	48	13	.	.	.	3	114	22	6	162	35	5	82	24
Summa Summarum	2	37	5	2	32	6	3	34	6	5	87	16	.	54	.	142	4738 ½	386	154	4982 ½	419	526	7129 ¾	1069
																Am 1. Jan. 1846 waren vorhanden						629	11136 ¼	1353
																Am 1. Jan. 1847 waren weniger vorhanden						103	4006 ½	284

Nachträgliche Bemerkungen.

Zollverein.

Verfügungen, die Einfuhr von Reis und die Ausfuhr von Kartoffeln und Getreide etc. betreffend.

Der Reis wird gegenwärtig in sämmtlichen Zollvereins-Staaten zollfrei eingelassen, und zwar im Königreich Bayern, mit Ausschluſs des Regierungsbezirkes der Pfalz, zufolge Verfügung vom 12. April, im Königreich Sachsen, im Thüringischen Zollverband zufolge Verordnung vom 23. April, im Herzogthum Braunschweig zufolge Verfügung vom 24. April 1847.

Im Königreich Preuſsen ist das seit dem 28. September 1845 bestehende Verbot der Ausfuhr von Kartoffeln über die Grenze von Saarbrücken bis Rheine, durch Kabinets-Ordre vom 1. Mai 1847 auf alle übrigen Grenzen gegen das nicht zum Zollverein gehörende Ausland bis zum 1. November 1847 ausgedehnt worden. Durch dieselbe gesetzliche Bestimmmung ist in Preuſsen bis zum 15. August und durch Verordnung vom 27. April 1847 im Königreich Sachsen bis zum 31. Oktober die Verwendung von Kartoffeln, Getreide und anderen mehligen Substanzen zur Bereitung von Brantwein untersagt. Ein gleiches Verbot ist hinsichtlich der Brantweinbrennerei, Essigsiederei und Stärkefabrikation aus Kartoffeln durch Verfügung vom 19. April 1847 in dem Regierungsbezirk der Pfalz des Königreichs Bayern ergangen.

Die in den Königreichen Bayern und Württemberg und den Grofsherzogthümern Baden und Hessen zur Erhebung kommenden Ausgangs-Abgaben von Getreide etc. sind durch Verordnungen resp. vom 17., 21., 21. und 23. April auf folgende Sätze erhöhet worden:

	in Bayern. pr. Schfl.	in Würtemb. pr. Malter.	in Baden. pr. Malter.	in Hessen. pr. Malter.
von Weizen u. Hülsenfrüchten	17 fl. 48 xr.	14 fl. 16 xr.	12 fl. — xr.	10 fl. 12 xr.
» Roggen, Mais u. and. nicht bes. gen. Fruchtgattungen	14 » 48 »	11 » 48 »	10 » — »	8 » 32 »
» Gerste	11 » 52 »	9 » 28 »	8 » — »	6 » 48 »
» Spelz	7 » 24 »	5 » 52 »	5 » — »	4 » 16 »
» Hafer	5 » 56 »	4 » 44 »	4 » — »	3 » 24 »
» Mehl und Mühlenfabrikaten . . . . . pr. Ctr.	6 » 40 »	6 » 40 »	6 » 40 »	6 » 40 »
» Brot . . . . . » »	8 » — »	5 » — »	5 » — »	

Gedruckt bei Gustav Schade.

I. GESETZGEBUNG.

PREUSSEN.

Reglement, die zur Abwendung der Einschleppung der Pest und des gelben Fiebers durch den Schiffsverkehr zu treffenden Maafsregeln anlangend.

Unter Aufhebung der Bekanntmachung vom 24. Juli 1846, das Quarantainwesen betreffend, bestimmen wir, zur Sicherstellung des Landes gegen die Einschleppung der orientalischen Pest und des gelben Fiebers durch den Betrieb der Seeschiffahrt, Folgendes:

§. 1. Alle Schiffe, welche das diesseitige Gebiet mit der Gefahr der Ansteckung durch die orientalische Pest oder durch das gelbe Fieber bedrohen könnten, unterliegen, bevor sie in diesseitigen Häfen in gesundheitspolizeilicher Hinsicht zum freien Verkehr zugelassen werden, der Quarantaine.

§. 2. Zur Sicherstellung des Landes gegen die Einschleppung

I. der orientalischen Pest

sind die Schiffe nach näherer Bestimmung dieses Reglements entweder der Reinigungs- oder Observations-Quarantaine zu unterwerfen.

Reinigungs-Quarantaine.

§. 3. Der Reinigungs-Quarantaine unterliegen die Schiffe:

1. aus angesteckten Häfen (§. 8.) mit giftfangenden Waaren (§. 11.) oder mit nicht giftfangenden Waaren in giftfangenden Verpackungen (§. 11.);
2. aus verdächtigen, d. h. solchen Häfen, welche zwar zur Zeit nicht angesteckt, aber gleich den Ländern, zu denen sie gehören, der Ansteckung durch die Pest leichter zugänglich sind (§. 9.), mit giftfangenden Waaren oder mit nicht giftfangenden

Waaren in giftfangenden Verpackungen, wenn solche Schiffe nicht mit reinen Gesundheitspässen versehen sind, d. h. mit einem von der betreffenden Ortsbehörde ausgestellten und von dem diesseitigen Königlichen Konsul oder, wenn in dem Hafen oder in dem Bezirke, zu welchem derselbe gehört, ein Preufsischer Konsul nicht residirt, von einem andern dort residirenden Konsul beglaubigtem Atteste darüber, dafs während der Anwesenheit des Schiffes weder da, wo die Ladung eingenommen wurde, noch in der Umgegend Spuren einer pestartigen Krankheit wahrgenommen seien;

3. auf welchen während der Reise Todesfälle unter, der Pest verdächtigen Symptomen eingetreten sind, oder welche bei ihrer Ankunft vor dem Preufsischen Hafen der Pest verdächtige Kranke an Bord haben;
4. welche während der Reise aus angesteckten Schiffen oder aus solchen, die aus angesteckten Häfen oder Landestheilen kamen, Personen oder Waaren an Bord genommen haben.

§. 4. Die Reinigungs-Quarantaine kann, lediglich den im §. 5. bezeichneten Fall ausgenommen, nur in einer der in Grofsbritannien oder dessen Besitzungen, Frankreich, Algerien, Sardinien oder Dänemark bestehenden Löschungs-Quarantaine-Anstalten abgehalten, und das Schiff darf nur nach Vorzeigung des, in einer solchen Anstalt erhaltenen Quarantaine-Gesundheits-Attestes in Preufsische Häfen eingelassen werden.

Fehlt solches Attest, so ist das, nach vorstehenden Bestimmungen der Reinigungs-Quarantaine unterliegende, Schiff von den diesseitigen Häfen ab- und zu einer Reinigungs-Quarantaine des Auslandes zurückzuweisen.

Dasselbe geschieht, wenn das Schiff zwar mit einem Quarantaine-Attest versehen ist, aber der Pest verdächtige Kranke an Bord hat, oder wenn die, im §. 3. Nr. 3. gedachten Todesfälle oder die, im §. 3. Nr. 4 gedachte Annahme von Personen oder Waaren nach dem Abgange von dem Quarantaine-Hafen eingetreten sind.

§. 5. Hat aber ein, nach den vorstehenden Bestimmungen der Reinigungs-Quarantaine unterliegendes Schiff nicht mehr giftfangende Waaren oder giftfangende Verpackungen nicht giftfangender Waaren an Bord, als auf seinem Verdecke selbst zu gleicher Zeit mit Sicherheit ausgelüftet, geräuchert und gereinigt werden können, und liegt keiner der, im §. 3. Nr. 3. gedachten Fälle vor, so soll das Schiff bei Swinemünde zur Reinigungs-Quarantaine verstattet werden.

Observations-Quarantaine.

§. 6. Der Observations-Quarantaine unterliegen die Schiffe:

1. aus angesteckten Häfen (§. 8.) mit nicht giftfangenden Waaren oder Verpackungen, oder mit Ballast;
2. aus verdächtigen Häfen (§. 9.) mit nicht giftfangenden Waaren oder Verpackungen, oder mit Ballast, wenn solche Schiffe unreine Pässe führen;
3. aus verdächtigen Häfen (§. 9.) mit giftfangenden Waaren oder Verpackungen, wenn dergleichen Schiffe mit reinen Gesundheits-Attesten versehen und seit dem Abgange aus einem jener Häfen noch nicht volle 30 Tage verflossen sind;
4. aus verdächtigen Häfen mit nicht giftfangenden Waaren oder Verpackungen, oder mit Ballast, wenn dergleichen Schiffe mit reinen Gesundheits-Attesten versehen und seit dem Abgange aus einem jener Häfen noch nicht volle 30 Tage verflossen sind:
5. welche innerhalb der letzten 30 Tage der Reise mit Schiffen aus angesteckten Häfen Gemeinschaft gehabt, aber aus ihnen weder Personen noch Waaren übernommen;
6. welche Personen oder Waaren aus verdächtigen Schiffen übernommen haben.

Hat in dem unter Nr. 4. gedachten Falle die Reise länger als 30 Tage gedauert, oder in dem unter Nr. 5. gedachten Falle die Gemeinschaft mit dem verdächtigen Schiffe nicht innerhalb der letzten 30 Tage der Reise Statt gefunden, so unterliegt das Schiff der Observations-Quarantaine nicht.

Dasselbe findet Statt, wenn die unter Nr. 5. gedachte Gemeinschaft oder die unter Nr. 6. bezeichnete Uebernahme in einem Hafen Statt fand, welcher nach den Bestimmungen der §§. 8. und 9. weder zu den pestartig angesteckten, noch zu den der Pest verdächtigen Häfen gehört.

§. 7. Die Observations-Quarantaine ist in einer der Anstalten des Auslandes (§. 4.), welche zum Zweck der Beobachtung verdächtiger Schiffe bestehen, oder, nach der Wahl des Schiffers, bei Swinemünde abzuhalten.

Die nach den Bestimmungen des §. 6. Nr. 1—6. der Observations-Quarantaine unterliegenden Schiffe, welche mit einem Quarantaine-Gesundheits-Attest der Quarantaine-Anstalt bei Swinemünde oder einer der im Eingange dieses §. bezeichneten Anstalten des Auslandes

versehen, sind ohne Weiteres in jedem Preufsischen Hafen zuzulassen, es sei denn, dafs der im §. 6. Nr. 5. und 6. bezeichnete Verkehr nach dem Abgange vom fremden Quarantainehafen Statt gefunden hätte.

In diesem Falle oder wenn dem Schiffe das Quarantaine-Gesundheits-Attest überhaupt fehlt, ist dasselbe von allen Preufsischen Häfen, mit Ausnahme von Swinemünde zurück- und zur Abhaltung der Observations-Quarantaine entweder nach dem Auslande (§. 4.) oder nach Swinemünde zu verweisen und, hier ankommend, in Observations-Quarantaine zu legen.

Hat aber die im §. 6. Nr. 5. gedachte Gemeinschaft zwar nach dem Abgange des Schiffes aus dem Quarantaine-Hafen, aber nicht innerhalb der letzten 30 Tage der Reise Statt gefunden, so unterliegt das, mit dem Quarantaine-Gesundheits-Atteste versehene, Schiff der Observations-Quarantaine nicht.

Pestartig angesteckte Häfen und Landestheile.

§. 8. Als pestartig angesteckt sind, bis auf Weiteres, zu betrachten: 1. Tripolis in Syrien. 2. Alexandria. 3. Damiette. 4. die Häfen der Insel Candia.

Der Pest verdächtige Häfen und Landestheile.

§. 9. Der Pest verdächtig sind bis auf Weiteres:

1. alle türkischen Häfen mit Einschlufs der syrischen und egyptischen, sofern sie nicht im §. 8. für angesteckt erklärt sind;
2. alle übrigen Häfen der Nordküste Afrika's mit Ausnahme der als unverdächtig zu betrachtenden Häfen Algeriens und der maroccanischen Staaten.

§. 10. Alle in den §§. 8 und 9. nicht für angesteckt oder verdächtig erklärte Landestheile und Häfen in und aufser Europa sind in Beziehung auf die orientalische Pest als unverdächtig anzusehen.

Giftfangende Waaren und Verpackungen.

§. 11. Giftfangende Waaren sind: 1. Wolle, 2. Baumwolle, 3. Seide, 4. Haare, 5. Borsten, 6. Federn, 7. Daunen, 8. Flachs, 9. Hanf, 10. Heede, 11. Lumpen und Lappen, 12. Häute, Felle, Leder, Pergament, 13. Pelz- und Rauchwerk, 14. alle aus den unter Nr. 1—13 bezeichneten Materialien dargestellten Fabrikate und solche, bei denen dergleichen eingemischt sind, mit Ausnahme des, während der Reise im Schiffsgebrauch befindlich gewesenen Segel- und Tauwerks und des getheerten Tauwerks überhaupt, so wie der gesalze-

nen nassen Häute, 15. Thiere, deren Haut mit Wolle, Haaren, Borsten oder Federn bedeckt ist, 16. Horn und Hornspitzen im rohen Zustande, 17. Schwämme, 18. Bast und Matten, 19. geraspeltes Farbeholz.

Werden dergleichen Materialien oder aus solchen dargestellte Fabrikate zur Verpackung verwendet, so ist diese als giftfangend anzusehen.

Quarantaine-Fristen.

§. 12. Die nach §. 5. ausnahmsweise nachgelassene Reinigungs-Quarantaine dauert 8 Tage, welche von dem Tage ab zu rechnen sind, an welchem die ersten Reinigungs-Mittel angewendet werden.

Die Observations-Quarantaine dauert:

1. in den unter Nr. 1, 2 und 6 des §. 6 bezeichneten Fällen 4 Tage;
2. in den unter Nr. 3, 4 und 5 ebendaselbst bezeichneten Fällen, wenn von dem Abgange des Schiffes aus dem verdächtigen Hafen oder von dem Tage, an welchem die Gemeinschaft mit dem verdächtigen Schiffe Statt fand, noch nicht volle 30 Tage verflossen sind, so lange bis diese Frist erfüllt ist.

II. Maafsregeln zur Sicherstellung des Landes gegen die Einschleppung des gelben Fiebers.

§. 13. Schiffe, welche bei ihrer Ankunft vor einem Preufsischen Hafen am gelben Fieber leidende Kranke an Bord, oder auf welchen, während der letzten 10 Tage der Reise, Leute an dieser Krankheit gelitten haben oder verstorben sind, sollen in keinem Preussischen Hafen zugelassen, sondern nach einer Quarantaine des Auslandes (§. 4.) verwiesen werden.

§. 14. Ist die Mannschaft gesund, hat das Schiff innerhalb jener Frist (§. 13.) weder am gelben Fieber Erkrankte gehabt, noch durch den Tod verloren, so ist es in sämmtlichen Preufsischen Häfen ohne Weiteres zuzulassen.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 15. Sollte die orientalische Pest in einem Hafen oder Landestheile zum Ausbruche kommen, welcher in den §§. 8 und 9 als pestartig angesteckt oder verdächtig nicht verzeichnet ist, oder das gelbe Fieber in irgend einem Landestheile oder Hafen von Umständen

begleitet auftreten, welche zu strengeren Maafsregeln Anlafs geben, so werden diese getroffen und öffentlich bekannt gemacht werden.

§. 16. Jeder Schiffer hat bei seiner Ankunft vor einem Preussischen Hafen die, zu sanitätspolizeilichen Zwecken an ihn gerichteten Fragen vollständig und der Wahrheit gemäfs zu beantworten.

Die Sanitäts-Commission zu Swinemünde und die Hafen-Polizei-Behörden in den übrigen Preufsischen Häfen haben, wenn sich der Verdacht ergiebt, dafs ein Schiffsführer mit der Wahrheit zurückhalte, das Schiff so lange unter Aufsicht zu stellen, bis nach Vergleichung der Schiffs- und Ladungspapiere und nach Vernehmung der Mannschaft, allenfalls unter Zuziehung eines Arztes, der Thatbestand ermittelt ist.

Unterliegt das Schiff hiernach mit Rücksicht auf die Vorschriften dieses Reglements der Quarantaine, so ist nach den, in den §§. 4, 7 und 13 enthaltenen Bestimmungen zu verfahren.

Hat der Schiffsführer zu sanitätspolizeilichem Zwecke an ihn gerichtete Fragen unrichtig beantwortet, so unterliegt derselbe, mit Vorbehalt der Ansprüche der Rhederei- und der Ladungs-Interessenten an ihn wegen Schäden und Kosten, einer Geldstrafe von Funfzig Thalern, welcher im Falle des Unvermögens eine Gefängnifsstrafe von sechs Wochen zu substituiren ist.

Ist dadurch Schaden entstanden, so treten die allgemeinen Strafgesetze in Anwendung.

§. 17. Jeder Führer eines Preufsischen Schiffes, welcher einen, in diesem Reglement als pestartig angesteckt oder als der Pest verdächtig bezeichneten Hafen oder Landestheil verläfst, hat sich mit einem Gesundheits-Passe zu versehen.

§. 18. Die Ausführung dieses Reglements und die Leitung der Quarantaine-Angelegenheiten zu Swinemünde wird in diesem Hafen einer Sanitäts-Kommission übertragen, bestehend aus dem Landrathe des Kreises als Vorsitzendem, den Mitgliedern der Schiffahrts-Kommission, deren Director im Falle der Abwesenheit des Landraths den Letzteren zu vertreten hat, und dem Kreis-Physikus.

In den übrigen Preufsischen Häfen verbleibt die Ausführung der, das Quarantaine-Wesen betreffenden, Vorschriften den Hafen-Polizei-Behörden.

§. 19. Die Sanitäts-Kommission zu Swinemünde soll mit einer Instruction versehen und diese, wie das vorliegende Reglement, durch die Amts-Blätter der Königlichen Regierungen der Provinzen Preufsen und Pommern zur öffentlichen Kenntnifs gebracht werden.

Die gedachten Königlichen Regierungen haben in den Häfen ihrer Verwaltungsbezirke besondere Abdrücke dieses Reglements und der Instruction der Sanitäts-Kommission zu Swinemünde verkäuflich, und den Schiffahrttreibenden durch die Amts-Blätter die Termine, von welchen ab und wo diese Exemplare zu haben sind, bekannt zu machen.

Jeder Führer eines Preufsischen Seeschiffs, welcher nach dem Eintritt jener Termine in einen Preufsischen Seehafen zurückkehrt, ohne Abdrücke des Reglements und der Instruction an Bord zu haben, verfällt in eine, zur See- oder Orts-Armen-Kasse des Eingangshafens einzuziehende Ordnungsstrafe von fünf Thalern. Befreit von der Strafe sind diejenigen Seeschiffsführer, welche bei dem Eintritt jener Termine zur See abwesend waren, bei ihrer ersten Rückkehr in einen Preussischen Hafen.

Berlin, den 30. April 1847.

Der Minister der Geistlichen, Unterrichts- u. Medizinal-Angelegenheiten.
Eichhorn.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.
Frhr. v. Canitz.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage.
Mathis.

Der Finanz-Minister.
Im Auftrage.
v. Pommer-Esche.

BELGIEN.

Gesetz, die Ausdehnung der zollfreien Einlassung von Lebensmitteln bis zum 1. Oktbr. 1848 betreffend.

Art. 1. Vom 1. Oktober 1847 bis zum 1. Oktober 1848 werden Weizen, Roggen, Gerste, Buchweizen, Mais, Bohnen und Wicken, Erbsen, Hafer, Kartoffel- und anderes Stärkemehl, Kartoffeln, Reis und getrocknetes, gesalzenes und geräuchertes Fleisch ferner zollfrei eingelassen.

Die Regierung ist ermächtigt, die Eingangsabgaben von Mehl und Grütze, von Vieh, sowie von allen andern in diesem Artikel nicht genannten Nahrungsmitteln, für denselben Zeitraum ganz oder zum Theil zu erlassen.

Von diesen Waaren wird eine Waagegebühr von 10 Cts. pr. 1000 Ko. erhoben.

Die Regierung ist ermächtigt, den vorstehend bestimmten Endtermin bis auf den 31. Dezember 1848 hinauszuschieben.

Art. 2. Die Bestimmungen des vorstehenden Artikels finden auf die Ladung eines jeden Belgischen oder fremden Schiffes Anwendung, aus dessen Papieren hervorgeht, dafs es vor dem 1. September 1848 eine Ladung von Getreide oder andern in diesem Gesetz genannten Waaren vollständig eingenommen, und den betreffenden fremden Hafen verlassen hatte, selbst wenn es erst nach dem 1. Oktober 1848 in einen Belgischen Hafen einlaufen sollte.

Wenn gegenwärtiges Gesetz bis zum 31. Dezember 1848 ausgedehnt wird, so tritt der 1. Dezember 1848 an die Stelle des vorstehend angeordneten Termins.

Art. 3. Die Regierung ist ermächtigt, die Ausfuhr von Weizen, Roggen, Gerste, Buchweizen, Hafer, Bohnen und Wicken, Erbsen, Kartoffeln und Kartoffel-Stärkemehl, Mehl, Kleie, Mühlenfabrikaten aller Art, Brod, Zwieback und Grütze während desselben Zeitraums zu untersagen.

Art. 4. Die Regierung ist ermächtigt, die Bestimmungen des Gesetzes vom 23. März 1847 *) bis zum 31. Dezember 1848 ganz oder zum Theil zu verlängern.

Art. 5. enthält eine Geldbewilligung mit Rücksicht auf den Nothstand.

Art. 6. Gegenwärtiges Gesetz tritt am Tage nach der Publikation in Kraft.

Gegeben Brüssel, den 6. März 1847.

Leopold.

Regelmäfsiger Segel-Schiffahrtsdienst zwischen Antwerpen und Galatz und Odessa.

Zu den auf S. 116 ffg. genannten, von der Belgischen Regierung subventionirten Segelschiffahrts-Diensten ist vermöge eines zwischen dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten und Friedrich Harkort unterm 5. April 1847 abgeschlossenen Vertrages ein Dienst zwischen Antwerpen und Galatz und Odessa getreten. Die für den deutschen Handel interessanten Bestimmungen dieses Vertrages sind folgende:

§. 1. Der Unternehmer verpflichtet sich, während der Jahre 1847 bis 1851 eine direkte Schiffahrtsverbindung von Antwerpen

*) Vergl. S. 399.

nach dem Moldauischen Freihafen Galatz und nach dem Bessarabischen Freihafen Odessa zu unterhalten. — —

Die Tragfähigkeit der Schiffe mufs wenigstens 200 Tonnen betragen. — —

§. 2. Im Jahre 1847 werden zwei Abfahrten stattfinden, am 15. Juli und 30. August. Für die folgenden Jahre werden die Abfahrten, deren wenigstens fünf sein müssen, vor dem 1. Januar festgesetzt und öffentlich bekannt gemacht werden. Der Unternehmer ist befugt, wenn es nöthig ist, mehr Schiffe zu verwenden. — —

§. 3. Der höchste Satz für die Ausfrachten darf 95,23 Frs. (45 Fl. Niederl.) und 15 Proc. für die Tonne nicht übersteigen. Zu Gunsten des Belgischen Gewerbefleifses soll jedoch von Belgischen Leinen-, Baumwollen- und Wollenwaaren, rein oder gemischt, nur die Hälfte des für diese Stuhlwaaren festzustellenden Frachtsatzes entrichtet werden.

Der Beginn der Ladung wird, unter Bezeichnung des betreffenden Schiffes, mindestens 30 Tage vor der Abfahrt bekannt gemacht.

Da der Unternehmer die Verpflichtung übernommen hat, nach Galatz und Odessa einen gleichen Werth in Erzeugnissen der Belgischen Industrie auszuführen, als er in fremden Erzeugnissen zum Verbrauch einführt, so hat er das Recht, sich zu diesem Behuf Schiffsräume vorzubehalten; für den übrigen Raum hat er ein von dem Sekretair der Kommission für den Segel-Schiffahrtsdienst gezeichnetes und paraphirtes Register auszulegen, in welches ein jeder diejenigen Waarenmengen, welche er an Bord des Schiffes bringen will, bis die Ladung vollständig ist, eintragen kann. Die gezeichneten Waaren müssen mindestens acht Tage vor der Abfahrt dem Schiffsführer zur Disposition gestellt sein; später anlangende kann derselbe zurückweisen.

§. 7. Der Unternehmer verpflichtet sich, vermittelst der in diesem Dienst verwendeten Schiffe mindestens einen gleichen Werth an Erzeugnissen der Belgischen Industrie auszuführen, als er auf seinen Schiffen zum Verbrauch einführt. Die Erfüllung dieser Verbindlichkeit wird bei der Rückkehr jedes Schiffes durch eine als richtig bescheinigte Uebersicht der auf dem Schiffe erfolgten Ausfuhren Belgischer Erzeugnisse und Einfuhren zum Verbrauch in Belgien nachgewiesen, welche die Quantitäten und die Werthe nach Tageskurs oder Faktura enthalten und welcher beigefügt sein mufs, das Manifest hinsichtlich der Einfuhren und Manifest, Faktura oder Ursprungszeugnifs,

sowie die Ausfuhrbescheinigungen hinsichtlich der ausgeführten Belgischen Waaren.

Die Bilanz der Einfuhr gegen die Ausfuhr wird am Jahresschlufs gezogen, und wenn alsdann die ein- und ausgeführten Werthe sich aufwiegen, ist der Unternehmer als seinen desfallsigen Verbindlichkeiten nachgekommen zu erachten.

§. 8. Das Gouvernement verpflichtet sich, die Einrichtung dieses Schiffahrtsdienstes durch eine Prämie zu befördern, welche für die beiden Fahrten im Jahre 1847 20 Frs., und für die späteren Fahrten, auf Höhe von 5 Fahrten im Jahre und 200 Tonnen Gehalt, 25 Frs. für die Tonne Gehalt beträgt. — —

Brüssel, den 5. April 1847.

Der Minister der ausw. Ang.

A. Dechamps. Friedrich Harkort.

DÄNEMARK.

Bekanntmachung, fernere Abgaben-Erleichterungen behufs der Versorgung mit Kornwaaren betreffend*).

Unterm 26. d. M. haben S. M. der König auf den allerunterthänigsten Antrag des Kollegii Allergnädigst zu bestimmen geruhet, wie folgt:

1. der Einfuhrzoll für Grütze und Mehl aller Art ist aufgehoben;
2. für seewärts eingehende Ladungen von Kornwaaren im unvermahlenen oder vermahlenen Zustande, sowie für Schiffe, welche zum Betrage von mindestens einem Viertheil der Trächtigkeit mit Kornwaaren beladen sind, werden sämmtliche Schiffsabgaben erlassen.

Vorstehende Bestimmungen, welche bis zum 1. Oktober d. J. in Kraft bleiben, werden zur Nachricht und Nachachtung für Beikommende hierdurch zur öffentlichen Kenntnifs gebracht.

Kopenhagen, den 26. April 1847.

Königl. General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegium.

*) Diese Verordnung ist gleichmäfsig für das Königreich und die Herzogthümer, und in Betreff der Einfuhr von Grütze und Mehl unterm 3. Mai für das Fürstenthum Lübeck erlassen.

Bekanntmachungen:

1. Die Ladungs-Dokumente für Dampfschiffe betreffend.

Mittelst Allerhöchster Resolution S. M. des Königs vom 5. d. Mts. ist das Kollegium auf seinen allerunterthänigsten Antrag autorisirt worden, für Dampfschiffe, die von der Fremde oder von Altona nach einem zollpflichtigen Hafen der Herzogthümer Schleswig und Holstein bestimmt sind, die in der Verordnung vom 12. März 1841*) vorgeschriebene Mitwirkung des Dänischen Konsuls oder Agenten am Abgangsorte, oder der Obrigkeit hinsichtlich der Ladungs-Dokumente und des Manifestes bisweiter zu erlassen. Im Uebrigen ist es in jeder Beziehung nach der genannten Verordnung zu verhalten.

2. Die Schiffs-Mefsbriefe für die Fahrt durch den Schleswig-Holsteinschen Kanal und auf der Eider betreffend.

Auf allerunterthänigste Vorstellung des Kollegii haben S. M. der König unterm 5. d. Mts. Allerhöchst zu bestimmen geruhet, dafs für die Fahrt durch den Schleswig-Holsteinschen Kanal und auf der Eider, im Fall die Schiffe in einem inländischen Hafen nicht lossen oder laden, die Lastenträchtigkeit derselben, nach freier Wahl des Schiffsführers, entweder nach dem Mefsbriefe desjenigen Landes, in welchem das Schiff zu Hause gehört, oder nach dem Dänischen Mefsbriefe, wenn das Schiff mit einem solchen versehen ist, berechnet werden soll.

*) Der §. 4 dieser Verordnung lautet: »Die zu einer Ladung gehörenden Konnossemente und Verzeichnisse sind nebst dem Manifeste, und zwar letzteres in zwei Exemplaren, vor der Abfahrt Unserem Konsul oder Agenten am Abgangsorte, oder wo ein solcher nicht vorhanden, der Ortsobrigkeit vorzulegen, welche nach Vergleichung der Konnossemente und Verzeichnisse mit dem Manifeste und dessen Duplikat, die erstgenannten Dokumente mit dem Produkt versehen und mittelst des Amtssiegels zusammenheften, das Manifest nebst Duplikat aber durch ihre Namens-Unterschrift unter Beidruckung des Amtssiegels beglaubigen. Während das erwähnte Duplikat des Manifestes bei dem Konsul oder Agenten oder der Ortsobrigkeit bis auf weitere Verfügung zurückbleibt, werden die übrigen Ladungs-Dokumente dem Schiffer wiederum behändigt, die Konnossemente und Verzeichnisse jedoch unter Kouvert, welches mit einer kurzen Bezeichnung des Inhalts zu versehen, und dergestalt mit dem Amtssiegel zu versiegeln ist, dafs der Inhalt ohne Siegelverletzung nicht herausgenommen werden kann.

3. Die Fracht- oder Adressbriefe und Waarenverzeichnisse für landwärts eingehende Waaren betreffend.

Nachdem es zur Kunde des General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegii gekommen ist, dass in Ansehung der Abfassung der Fracht- oder Adressbriefe für eingehende Waaren, welche zum Verbleiben im Lande bestimmt sind, ein anderes Verfahren bei dem Landtransport beobachtet wird, als bei der Versendung zu Wasser, werden in Rücksicht auf mehrfache in dieser Beziehung von Schiffern erhobene Klagen, sowie in Veranlassung häufiger Missbräuche, welche den redlichen Handeltreibenden nicht minder benachtheiligen, als die Staatskasse, nachstehende Vorschriften hierdurch in Erinnerung gebracht.

Zufolge §. 57 der Zollverordnung vom 1. Mai 1838 sollen alle landwärts eingehenden fremden Waaren von Fracht- oder Adressbriefen oder Waarenverzeichnissen begleitet sein, aus denen u. A. nicht nur die Zahl und Art der Verschläge, sondern auch deren Inhalt hervorgeht.

Die Konnossemente für seewärts eingehende Waaren sollen nach §. 2. der Verordnung vom 12. März 1841 über den Inhalt der einzelnen Verschläge spezielle Auskunft geben.

Es ergiebt sich hieraus, dass die gesetzlichen Vorschriften hinsichtlich der Ladungs-Dokumente für den Landverkehr wie für den Wassertransport, dieselbe Vollständigkeit bezwecken.

Mit Beziehung hierauf und auf die stattfindende missbräuchliche Anwendung des §. 57 der Zollverordnung, wird demnach, wie für den Wassertransport bereits am 31. Juli 1841 geschehen, übereinstimmend für die Versendungen zu Lande hierdurch verfügt:

1. der generelle Ausdruck »Manufakturwaaren« in den Fracht- oder Adressbriefen oder Waarenverzeichnissen ist unzulässig, es muss vielmehr jede Art Manufakturwaaren speziell angegeben werden, z. B. Baumwollenwaaren, Seidenwaaren, Seide etc. etc., und zwar nach demjenigen Maassstabe, wonach sie im Handel bezeichnet werden;
2. Farbewaaren, Gewürze und Kolonialwaaren sind nach dem Tarife und ihrer Benennung im Handel zu spezifiziren, auch ist bei jedem Artikel das Gewicht anzugeben;
3. der Ausdruck »Glaswaaren« mag im Gegensatz zu Bouteillen-, Fenster- und Spiegelglas genügen; die Quantität ist nach dem Handelsmaassstab anzugeben;
4. Eisen-, Messing- und Metallwaaren sind zu unterscheiden in

grobe, feine und polirte, wenn nicht der Tarif eine speziellere Aufgabe vorschreibt;

5. die Benennung »Nürnberger Waaren« ist, als im Tarif vorkommend, genügend, wogegen der Ausdruck »kurze Waaren« unzulässig ist; die hierunter befafsten Artikel sind bestimmter zu bezeichnen;
6. bei Zusammenpackungen von Porzellan, Steinzeug und Töpfergut ist die Quantität jeder Waarengattung nach dem Handels-Maafsstab für sich anzugeben, es genügt nicht, wenn blos im Allgemeinen der Inhalt der Verschläge, als in jenen Artikeln bestehend, angegeben wird.

Werden diese Vorschriften, welche gleichmäfsig für die Versendungen auf den Eisenbahnen gelten, nicht beachtet, so haben die Grenzzollämter den §. 60 der Zollverordnung zur Anwendung zu bringen.

Vorstehende Bestimmungen werden zur Nachricht und Nachachtung für Beikommende hierdurch bekannt gemacht.

Kopenhagen, den 15. Mai 1847.

Königl. General-Zollkammer und Kommerz-Kollegium.

FRANKREICH.

Verordnung, betreffend die Quarantaine.

Art. 1. Die Provenienzen aus Ländern, welche der Pest verdächtig sind, werden in Zukunft nur nach den Vorschriften für die Fälle reiner oder unreiner Gesundheits-Pässe behandelt.

Der Fall eines unreinen Gesundheits-Passes tritt ein, wenn im Lande der Herkunft, oder in Gegenden, welche mit dem letzteren in freiem Verkehr stehen, eine pestartige Epidemie herrscht, oder Umstände obwalten, welche geeignet sind, für den öffentlichen Gesundheits-Zustand Befürchtungen zu erregen.

Der Gesundheits-Pafs für ein Schiff mufs am Tage der Abfahrt oder doch am Tage vorher ausgestellt resp. visirt sein.

Art. 2. Schiffe, welche mit reinem Gesundheits-Pafs aus Häfen der Europäischen oder Asiatischen Türkei oder Aegyptens kommen, und einen von Unserm Staats-Sekretär für Ackerbau und Handel kommittirten ärztlichen Beamten, sowie Sanitätswachen an Bord haben, sind sofort zur freien Praktika zuzulassen, wenn seit ihrer Abfahrt von dem Hafen der Herkunft zehn volle Tage verstrichen sind.

Art. 3. Schiffe, welche mit reinem Gesundheitspafs aus Häfen der Europäischen oder Asiatischen Türkei, mit Ausnahme von Syrien, kommen, ohne einen ärztlichen Beamten an Bord zu haben, bleiben einer Observations-Quarantaine von drei vollen Tagen in den Häfen des Mittelländischen Meeres, und von vier und zwanzig Stunden in den Häfen am Ocean und am Kanal unterworfen.

Art. 4. Schiffe, welche mit reinem Gesundheits-Pafs aus Syrischen oder Aegyptischen Häfen kommen, ohne einen ärztlichen Beamten an Bord zu haben, unterliegen einer Quarantaine von fünf vollen Tagen, vom Tage ihrer Ankunft angerechnet.

Art. 5. Provenienzen mit unreinen Pässen aus der Europäischen und Asiatischen Türkei und aus Aegypten unterliegen, ohne Unterschied der Schiffe, und ohne Rücksicht darauf, ob sie einen ärztlichen Beamten an Bord haben oder nicht, einer Quarantaine von zehn vollen Tagen, vom Tage der Ankunft angerechnet.

Art. 6. Provenienzen mit reinen Pässen aus dem Paschalik Tunis sind sofort nach erfolgter Prüfung der Schiffspapiere zur freien Praktika zuzulassen.

Art. 7. Im Fall reiner Gesundheits-Pässe ist die sofortige Löschung der Ladung, ohne Rücksicht auf deren Beschaffenheit und Herkunft, dann zulässig, wenn mindestens zehn volle Tage seit der Abfahrt des Schiffes verstrichen sind.

Im Fall unreiner Pässe unterliegen giftfangende Waaren einer Quarantaine von drei vollen Tagen, vom Tage ihrer Ausschiffung im Lazareth angerechnet.

Art. 8. Wenn sich während der Reise oder der Quarantaine Pestfälle, oder verdächtige Krankheitsfälle ereignen, so werden Schiffe, Passagiere und Ladung einer besonderen Quarantaine unterworfen, deren Dauer von der Sanitätsbehörde des Ankunftshafens, vorbehaltlich der Genehmigung Unseres Minister-Staats-Secretairs für Ackerbau und Handel, festgesetzt wird.

Art. 9. In denjenigen Häfen der Levante, wo dies zur Sicherstellung der im Interesse des öffentlichen Gesundheitszustandes vorgeschriebenen Maafsregeln als nöthig erscheint, werden Französische Aerzte angestellt, welche von Unserem Minister-Staats-Secretair für Ackerbau und Handel zu ernennen sind.

Dieselben haben vor der Abfahrt eines jeden Schiffes den Gesundheitszustand des Landes festzustellen. Der Gesundheitspafs wird auf Grund ihres Berichts ertheilt.

Die an Bord der Schiffe befindlichen ärztlichen Beamten haben

während der Fahrt über die genaue Ausführung der von Unserm Minister-Staats-Secretair für Ackerbau und Handel in Betreff der Reinigung des Gepäcks und der Kleidungsstücke der Passagiere auf offener See zu erlassenden Vorschriften zu wachen.

Art. 10. Die in gegenwärtiger Verordnung hinsichtlich der Provenienzen mit unreinen Pässen aus der Türkei enthaltenen Bestimmungen sind auf die Provenienzen aus allen andern Ländern anzuwenden, welche unter die Vorschriften für den Fall unreiner Pässe zu subsumiren sein möchten.

Gegeben in den Tuilerien, 18. April 1847.

Louis Philippe.

Bemerkung. Die bisherigen Quarantainevorschriften, welche hinsichtlich der aus andern Ländern als aus der Türkei kommenden Schiffe durch eine Verordnung vom 20. Mai 1845 und rücksichtlich der aus der Türkei, — Syrien und Aegypten ausgeschlossen, — mit reinen Pässen kommenden Schiffe durch die auf S. 11 abgedruckte Verfügung, bereits erheblich modifizirt waren, gingen dahin, dafs die Provenienzen aus Syrien und Aegypten niemals als mit reinen Pässen versehen betrachtet, und dafs die mit reinen Pässen nicht versehenen Schiffe, ebenso wie dies in Oesterreich geschieht*), verschieden behandelt wurden, jenachdem sie aus angesteckten oder nur verdächtigen Häfen kamen (patente brute, patente suspecte). Diese Quarantaine betrug:

für Schiffe jeder Herkunft.	pat. brute.	pat. suspecte.
Schiff, Mannschaft an Bord u. Ladung. . Tage	21	15
Passagiere . . . . . »	14	12

Die gegenwärtig bestehenden Kontumaz-Perioden ergeben sich aus nachstehender Uebersicht:

I. Quarantaine gegen die Pest;

1. Im Fall der patente brute, und zwar für Schiffe jeder Herkunft:
   Schiff und Mannschaft . . . . . 10 Tage
   Giftfangende Waaren nach Ausschiffung in das Lazareth . 3 »
2. im Fall der patente nette werden:
   a) sofort zur freien Praktika zugelassen:
      1. Schiffe aus Griechenland,
      2. Schiffe von den Ionischen Inseln,
      3. Schiffe aus Marocco,
      4. Schiffe aus Tunis,
      5. Schiffe aus der Türkei oder Aegypten mit einem ärztlichen Beamten und Gesundheitswachen an Bord, wenn die Reise mindestens zehn Tage gedauert hat;
   b) einer dreitägigen Beobachtung unterworfen:
      1. Schiffe aus Häfen des Schwarzen Meeres,
      2. Schiffe aus Häfen der Türkei, Syrien u. Aegypten ausgeschl.
         In den Häfen am Ocean und Kanal beträgt diese Quarantaine nur vierundzwanzig Stunden.

*) Vergl. S. 158.

c) einer fünftägigen Quarantaine unterliegen endlich:
Schiffe aus Syrischen und Aegyptischen Häfen.

II. Was die Quarantaine gegen das gelbe Fieber anlangt, so werden, nach der erwähnten Verordnung vom 20. Mai 1845, die von den Antillen und dem Kontinent von Amerika kommenden Schiffe sofort zur freien Praktika zugelassen, wenn sie in den ihrer Ankunft vorhergegangenen zehn Tagen weder Erkrankungs- oder Todesfälle am gelben Fieber an Bord, noch auf der See mit des gelben Fiebers verdächtigen Schiffen Verbindung gehabt haben. Andernfalls werden die Schiffe, je nach den Umständen, einer von der Sanitäts-Behörde des Hafens, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, festzusetzenden Observations- oder Reinigungs-Quarantaine unterworfen.

Gesetz, die Errichtung eines Dampfschiffahrts-Dienstes zwischen Havre und New-York betreffend.

Durch ein Gesetz vom 16. Juli 1840 wurde das Gouvernement ermächtigt, einer Handels-Gesellschaft, welche die Errichtung einer regelmäfsigen Dampfschiffahrts-Verbindung zwischen Havre und New-York übernehmen möchte, eine Subvention von 880 Frs. pr. Pferdekraft aus Staatsfonds zu bewilligen. Es fand sich keine Gelegenheit, von dieser Ermächtigung Gebrauch zu machen, und das Gouvernement hielt es deshalb für zweckmäfsig, durch einen am 29. Januar 1847 mit der Gesellschaft A. Hérout, de Handel & Comp. zu Paris abgeschlossenen Vertrag den Zweck auf einem andern Wege zu erreichen. Durch das nachstehende Gesetz ist dieser Vertrag genehmigt; es folgen demselben die für den auswärtigen Handel interessanten Bestimmungen des Vertrages und des dazu gehörenden Lastenheftes.

Art. 1. Die Bestimmungen und Bedingungen des am 29. Januar 1847 zwischen dem Finanz-Minister und der unter Direktion der Herren Hérout und de Handel stehenden Handels-Gesellschaft, wegen Errichtung eines Dampfschiffahrts-Dienstes zwischen Havre und New-York abgeschlossenen Vertrages werden hierdurch genehmigt.

Der gedachte Vertrag und das zu demselben gehörende Lastenheft bleiben diesem Gesetze beigefügt.

Art. 2. Der Tarif für die durch die Französischen Dampfschiffe zwischen Havre und New-York zu befördernden Briefe, Zeitungen, Zeitschriften und Drucksachen aller Art wird durch Königl. Verordnungen bestimmt, welche in die Gesetzsammlung aufzunehmen sind.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 4. Juli 1829*) treten, soweit sie mit gegenwärtigem Gesetz in Widerspruch stehen, aufser Kraft.

Gegeben in den Tuilerien den 25. April 1847.

Louis Philippe.

*) Dieses Gesetz, den Seepost-Dienst betreffend, enthält die Posttaxe für die über See beförderten Briefe.

Vertrag.

(Extrakt.)

Art. 1. Die Gesellschaft verpflichtet sich zur Errichtung eines Dampfschiffahrts-Dienstes zwischen Havre und New-York, behufs regelmäfsiger Beförderung von Briefen, Reisenden und Waaren.

Art. 3. An Stelle der durch das Gesetz vom 16. Juli 1840 bewilligten Subvention, überläfst das Gouvernement für die Dauer dieses Vertrages, der Gesellschaft vier Packetboote, jedes von 450 Pferde-Kraft, nämlich: den Christoph Colomb, den Darrien, den Canada und den Ulloa. Diese Schiffe bleiben Eigenthum des Staats, und können, bei nicht erfolgter Ausführung einer oder mehrerer Bestimmungen dieses Vertrages, auf Anordnung des Finanz-Ministers, sofort den Arsenalen der Königl. Marine wieder einverleibt werden.

Art. 4. Der gegenwärtige Vertrag soll zehn auf einander folgende Jahre dauern, von dem Tage an gerechnet, wo die Packetboote der Gesellschaft übergeben worden, und vorbehaltlich des im Art. 5 vorgesehenen Falles.

Art. 5. Im Fall eines Seekrieges hat die Gesellschaft die Schiffe, in dem Zustande, in welchem sich dieselben alsdann befinden werden, und in Gemäfsheit des bei der Uebergabe aufzunehmenden Inventariums zurückzugeben. Der Vertrag erlischt alsdann ohne Weiteres.

Art. 10. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die in dem beiliegenden Lastenhefte enthaltenen Bestimmungen und Bedingungen, bei Vermeidung der vorbehaltenen Strafen, auszuführen.

Paris, den 29. Januar 1847.

Lastenheft.

(Extrakt.)

Art. 15. Wenn der für die Abfahrt bestimmte Tag verstrichen ist, dürfen keine Waaren mehr an Bord genommen werden, die Veranlassung zur Verzögerung der Abfahrt mag sein, welche sie wolle.

Uebertretungen dieser Vorschrift ziehen für jeden Fall eine Strafe von 20000 Frs. nach sich.

Art. 16. Die Bedingungen rücksichtlich der Passagier-Beförderung werden durch einen gedruckten Tarif festgesetzt, welcher der Genehmigung des Finanz-Ministers unterliegt, und jährlich revidirt wird *).

*) Rücksichtlich der Frachtsätze für Waaren unterliegt die Gesellschaft keiner Beschränkung. Nach dem bekannt gemachten Prospektus betragen dieselben

Art. 20. Die Abfahrten der Packetboote werden stattfinden: von Havre nach New-York in den Monaten April bis November incl. zweimal und in den Monaten Dezember bis März incl. einmal im Monat; von New-York nach Havre, je nach der Jahreszeit, zehn bis vierzehn Tage nach Ankunft der Schiffe. Im Fall von Verzögerungen in der Ankunft, welche durch gehörig bescheinigte höhere Gewalt veranlafst sind, können Ausnahmen von dieser Regel eintreten.

Art. 21. Wenn aufserordentliche Umstände dies nöthig machen, können die Abfahrten und zwar von New-York auf Requisition des Französischen General-Konsuls, von Havre auf Requisition des Gouvernements aufgeschoben werden; es darf jedoch dieser Aufschub die Zeit von zwei Tagen von dem festgesetzten Abfahrtstage an gerechnet, nicht übersteigen.

Art. 23. Die Packetboote müssen von dem Abfahrtshafen direkt nach dem Hafen der Bestimmung fahren, und dürfen, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, keinen Zwischenhafen anlaufen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich die Fahrt von Havre nach New-York und zurück mit aller bei einem regelmäfsigen Dienste, bei dem Tonnengehalt der Schiffe und der Kraft der Maschinen erreichbaren Schnelligkeit zurückzulegen.

Im Fall von der Gesellschaft verschuldeter Verzögerungen ist der Finanz-Minister befugt den Vertrag aufzurufen.

HAMBURG.

Bekanntmachung, betreffend abgeänderte Fassung des §. 10 der Zoll-Ordnung.

Nachdem durch Rath und Bürgerschlufs vom 6. d. M. der zweite Abschnitt des §. 10 der revidirten Zollordnung vom 16. Dezember 1844 abgeändert worden, so wird hierdurch zu Jedermanns Nachachtung bekannt gemacht, dafs der gedachte §. 10 der Zollordnung nunmehr folgendermafsen lautet:

»Es dürfen nur solche Güter zum Transito declarirt werden, welche direct auf hier gekommen sind. Alle seewärts auf der Elbe

gegenwärtig pr. Tonne von 1 Kubikmeter oder 700 Kilgr. 1. Klasse 160 Frs., 2. Kl. 130 Frs., 3. Kl. 100 Frs., 4. Kl. 70 Frs.

angekommenen Waaren, welche aufserhalb der Stadt ans Land gebracht und gelöscht worden, können die Transitofreiheit nicht genieſsen; es wäre denn, daſs solches wegen Havarie oder sonstiger unvermeidlicher Umstände hätte geschehen müssen, in welchem Falle die Transitofreiheit für solche Güter, auf desfallsiges Nachsuchen bei einem der Zollherren, erlangt werden kann*).

»Waaren, welche von der Altona-Kieler Eisenbahn oder der Nachbarstadt Altona kommen, und entweder in Schiffe, welche aufserhalb Baumes in Ladung liegen, verladen, oder in Verschluſsfahrzeugen nach dem Hamburger Bahnhofe für die Berlin-Hamburger Eisenbahn unmittelbar durchgeführt werden sollen, passiren zollfrei, wenn sie mit Passirscheinen begleitet werden, worin auf Bürgereid erklärt wird, respective daſs die Waare von der Altona-Kieler Eisenbahn oder von der Nachbarstadt Altona kommt.

»Waaren, welche von der Vorstadt St. Pauli, und zwar vom Lande, kommen, um in aufserhalb Baumes in Ladung liegende Schiffe verladen, oder in Verschluſsfahrzeugen unmittelbar nach dem gedachten Bahnhofe durchgeführt zu werden, passiren zollfrei, sobald in dem Passirscheine, womit die Waare zu begleiten ist, auf Bürgereid erklärt wird, daſs die Waare von St. Pauli vom Lande kommt.

»Die vorgedachten Passirscheine für die aufserhalb Baumes zu verladenden Waaren sind an das Haupt-Zoll-Comtoir abzugeben, die Passirscheine für die nach dem Hamburger Bahnhofe durchzuführenden Waaren müssen an der Zollstätte des betreffenden Baumes vorgezeigt, und bei der Zollstätte des Bahnhofes abgegeben werden.

»Aufserdem haben die Führer der Verschluſsfahrzeuge an der Eingangsstätte einen Begleitschein entgegenzunehmen, welcher von ihnen an der Zollstätte des Bahnhofes wieder abzugeben ist.

Gegeben in Unserer Rathsversammlung.

Hamburg, den 10. Mai 1847.

*) Der vorstehende Passus bildet den ersten Abschnitt des §. 10 der Zollordnung vom 16. Dezember 1844. Der zweite, abgeänderte, Abschnitt dieses §. lautete folgendermaafsen: »Waaren, welche von der Vorstadt St. Pauli oder deren Nachbarschaft aus, aufserhalb Baumes passiren um in dort in Ladung liegende Schiffe verladen zu werden, dürfen zollfrei verschifft werden, und sind die bei der Verladung auszustellenden Passirscheine an die Zolljacht, an eine der benachbarten Zollstätten, oder an das Haupt-Zoll-Comtoir abzugeben.«

HANNOVER.

Gesetz, Maafsregeln in Beziehung auf die herrschende Theuerung betreffend.

In Erwägung der hohen Preise des Getreides, der Kartoffeln und sonstiger Lebensmittel erlassen Wir, unter Bezugnahme auf §. 122 des Landesverfassungs-Gesetzes, folgendes Gesetz:

§. 1. Das Branntweinbrennen, sowohl aus Korn, als aus Kartoffeln, wird vom Tage der Verkündigung dieser Verordnung an bis zum 15. August d. J. verboten, und zwar bei Geldbufse bis zu funfzig Thalern und Konfiscation des Erzeugnisses. Nur die schon bereitete Maische darf destillirt werden. Bei gleicher Strafe und binnen gleicher Frist wird die Ausfuhr der Kartoffeln in die Staaten, in welchen ein Ausfuhrverbot gegen das hiesige Königreich besteht, nämlich Preufsen und Kurhessen, mit Ausnahme der Grafschaft Schaumburg, verboten.

§. 2. Es darf Brod vom Lande in die Städte, wo es etwa bisher nicht gestattet war, bis zum 15. August d. J. eingeführt werden. Es bleiben jedoch die Bäcker in den Städten verpflichtet, Brod in hinreichender Menge zu backen und feil zu halten.

§. 3. Der Lizent von Brod und die Mahlsteuer wird bis zum 15. August d. J. aufgehoben. Dieses gilt, vorbehaltlich eines von der Steuerverwaltung festzustellenden Absatzes an der Fixationssumme, auch in den Städten, in welchen der Mahl-Lizent fixirt ist.

§. 4. Die bis zum 1. August d. J.*) schon erfolgte Aufhebung der Eingangsabgabe von Getreide, Mehl und Hülsenfrüchten wird, unter Ausdehnung auf Mühlenfabrikate aufser dem Mehl (Graupen, Gries, Grütze, Mais und Maismehl), bis zum 1. Oktober d. J. erstreckt.

Hannover, den 8. Mai 1847.

Ernst August.

Verfügungen, den Erlafs des Elbzolls von Getreide etc. betreffend**).

Bis zum 30. September 1847 ist von auf der Elbe verschifften Getreide, Hülsenfrüchten, Mehl und Mühlenfabrikaten der Elbzoll bei der Bergfahrt in Hannover nicht zu erheben.

Eine gleiche Anordnung ist, ohne Beschränkung auf die Bergfahrt, von Anhalt-Cöthen getroffen.

*) Vergl. S. 150 und 216. **) Vergl. S. 399.

MECKLENBURG.

Verordnung, die Annahme von Preufsischem Kurantgeld bei den öffentlichen Kassen betreffend.

FRIEDRICH FRANZ, von Gottes Gnaden Grossherzog von Mecklenburg etc.

Da das Preufsische Kurant immer häufiger in Unseren Landen zum Umlauf kommt und es denjenigen, welche Zahlungen in NZwdr. an Unsere Kassen zu leisten haben, oft schwer wird, die dazu erforderlichen Münzen zu erhalten: so wollen Wir bis auf weitere Verordnung gestatten, dafs die an Unsere Kassen zu leistenden Zahlungen, die in NZwdr. bestimmt sind, nach Wahl der Zahlungspflichtigen, auch in Münzen des 14-Thalerfufses (ausschliefslich der Scheidemünzen) berichtigt werden dürfen, und werden die Berechner Unserer sämmtlichen Kassen hierdurch angewiesen, bei solchen Zahlungen den Thaler Preufsisch Kurant zu 41 1/4 Schillingen NZwdr. anzunehmen. Letztere haben das eingenommene Preufsische Kurant zum nämlichen Kurse statt NZwdr. wieder auszugeben, wenn der zu NZwdr.-Zahlungen berechtigte Empfänger sich damit einverstanden erklärt. Diese Einnahme und Ausgabe der Münzen des 14-Thalerfufses zum Kurse von 41 1/4 Sch. NZwdr. für jeden Thaler soll aber erst bei den Zahlungen beginnen, die zum Rechnungsjahre von Johannis 1847 — 48 gehören. Auf die Einnahmen bei Unseren Elbzollkassen findet diese Verordnung keine Anwendung, vielmehr bleibt in Ansehung derselben Alles bei den konventionsmäfsigen Bestimmungen.

Verordnung, die Einfuhr von Getreide etc. betreffend.

Wir FRIEDRICH FRANZ, von Gottes Gnaden Grossherzog von Mecklenburg etc.,

verordnen in Rücksicht auf die gegenwärtige Theuerung des Brodkorns und anderer Lebensmittel hierdurch, dafs bis zum 1. September d. J. alles zur See in Rostock und Wismar eingeführt werdende Getreide in Rostock von der Accise, in Wismar von dem Lizent und den Schiffsumgeldern befreit sein soll.

Die vorstehenden Verordnungen sind unter dem 8. Mai 1847 publicirt worden.

NEAPEL.

Dekret, die Einfuhr von Eichenrinde etc. betreffend.

Durch Königliches Dekret vom 10. April ist die Eingangs-Abgabe von Eichenrinde und anderen bei der Gerberei zur Verwendung kommenden Vegetabilien aufgehoben *).

NORWEGEN.

Verordnung, die Einfuhr von Getreide etc. betreffend.

Durch eine provisorische Verordnung vom 30. April ist bis zum 31. August 1847 die zollfreie Einfuhr von Roggen, Gerste, Hafer, Buchweizen und Mais, in Körnern oder Mehl, gestattet worden.

OESTERREICH.

Verfügung, die Ausfuhr von Getreide betreffend.

Durch eine am 15. Mai 1847 bekannt gemachte Verfügung ist die Ausfuhr von Weizen und Spelzkörnern, türkischem Weizen (Kukurutz oder Mais), Roggen und Halbgetreide, auch Schwarzgetreide, Gerste und Spelz in Hülsen, gerollter oder gebrochener Gerste und Hafergrütze, Hafer, Heidekorn oder Buchweizen, Hirse, Heide und Hirse gebrochen, Wicken, Bohnen oder Fisolen und Zisern, Erbsen und Linsen, Gries, Malz, Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten aller Art, wie auch Kartoffelmehl und Kartoffeln, auf unbestimmte Zeit verboten.

OLDENBURG.

Bekanntmachung, das Verbot des Branntweinbrennens und der Ausfuhr von Kartoffeln betreffend.

Die unter dem 8. Mai 1847 erlassene Bekanntmachung stimmt mit §. 1 der S. 514 abgedruckten Hannoverschen Gesetzes von demselben Tage wörtlich überein.

*) Diese Abgabe betrug 5 Grani pr. Cant.

RUSSLAND.

Bekanntmachung, die Einfuhr von Getränken betreffend.

Das Departement des auswärtigen Handels macht bekannt, dafs in den Bedingungen über die Getränkepacht für die Jahre $18^{47}/_{51}$ die §§. 351 und 352 Folgendes enthalten: Die Einfuhr von ausländischem Arack, Rum und Französischem Branntwein ist vom Jahr 1847 an in den Häfen von St. Petersburg, Archangel, Riga, Reval, Libau, Odessa, Taganrog, Theodosia, Kertsch und Ismail erlaubt. §. 352. Aufserdem ist die Einfuhr des Rums und Aracks zu Lande von Oesterreich und Preufsen nach den Zollämtern von Radziwilow und Jurburg gestattet. Der Handel mit diesen ausländischen Getränken verbleibt, abgesehen von der Pacht, auf jetziger Grundlage.

St. Petersburg, den 4. April 1847.

Beschlufs des Minister-Komite, die Erhebung einer Hafen-Abgabe in Riga betreffend.

1. Am Rigaschen Hafen soll während der vier nächsten Jahre, d. h. bis zum Jahre 1851 von den von Riga absegelnden Kauffahrtei-Schiffen, eine besondere Abgabe von 15 Kop. S. für jede Kommerzlast erhoben und dieselbe ausschliefslich für die Verbesserung des Rigaschen Hafens verwendet werden.

2. Die Erhebung dieser Abgabe geschieht vermittelst des in Riga bestehenden Komptoirs für die sogenannten freiwilligen Beiträge der Kaufmannschaft.

3. und 4. Bestimmungen über Verwaltung und Verwendung des Ertrags.

St. Petersburg, den 18. März 1847.

Bekanntmachung, die Einfuhr von Fufsteppichen aus Schaaffellen betreffend.

Das Departement des auswärtigen Handels zeigt an, dafs gefärbte als Fufsteppiche bearbeitete Schaaffelle nach dem Tarifs-Artikel: Alles verarbeitete Pelzwerk, — zu denjenigen Waaren gerechnet werden sollen, deren Einfuhr verboten ist, und dafs, wenn dergleichen Fufsteppiche eingeführt werden, sie konfiszirt werden sollen.

St. Petersburg, den 7. April 1847.

TÜRKEI.

Memorandum der Pforte an die fremden Gesandschaften, die Hafen-Ordnung betreffend.

Mit Rücksicht auf die Vortheile, welche die bestehende Hafen-Ordnung für die in den Hafen von Konstantinopel einlaufenden Kriegs- und Kauffahrtei-Schiffe gewährt, ist beschlossen worden, dieselbe auf alle Häfen des Reiches anzuwenden, und erhalten Ew. etc. daher ein Exemplar der dieserhalb an die Kapitaine der verschiedenen Häfen erlassenen Verfügung mit dem Ersuchen, die Konsuln Ihrer Nation davon zu benachrichtigen und denselben zu empfehlen, dafs sie auf pünktliche Befolgung der Vorschriften dieser Ordnung Seitens der betreffenden Schiffsführer hinwirken.

§. 1. Sobald ein Schiff im Hafen ankommt, wird sich der Hafen-Kapitain an Bord begeben und sich erkundigen, woher es komme, was es geladen habe, und wie viel Mann Besatzung und Passagiere da sind. Ist es ein Kriegsschiff, so wird er ihm den für Kriegsschiffe bestimmten Ankerplatz anzeigen; ist es ein Kauffahrteischiff, so wird er diesem ebenfalls einen angemessenen Platz anweisen.

§. 2. Wenn im Innern oder in der Nähe des Hafens Untiefen oder Klippen sind, so sollen daselbst Bojen und andere Zeichen gelegt werden, um Schaden zu verhüten.

§. 3. Wenn ein Schiff einer Rhede, einem Werft, einem Markt oder einem Laden sich nähert, so hat es auf alle Weise dafür zu sorgen, dafs nicht durch Schmutz, brennbare Gegenstände, oder durch Behinderung des Handels Schaden geschieht. Sobald es seine Ladung eingenommen hat, mufs es sich auf 30 Ellen vom Strande entfernen und auf einem freien Platze Anker werfen.

§. 4. Kein Schiff darf mitten im Hafen sich vor Anker legen. Wenn es im Kontraventionsfalle Havarie erleidet, so werden desfallsige Reklamationen nicht berücksichtigt.

§. 5. Den mit Dachziegeln, Stroh, Brennholz, Kohlen und Wein beladenen Schiffen soll ein besonderer Ankerplatz angewiesen werden.

§. 6. Es soll ein besonderer Ort angewiesen werden, um Schmutz und Ballast auszuwerfen, ebendaselbst soll der Ballast auch eingenommen werden.

§. 7. Damit bei den Brunnen, wo die Kriegs- und Handels-

schiffe Wasser einnehmen, keine Unordnung stattfinde, soll daselbst ein eigener Beamter angestellt werden.

§. 8. Wenn während eines Sturmes ein Schiff im Hafen Havarie erleidet, so soll der Hafen-Kapitain demselben die nöthigen Hülfsleistungen zu Theil werden lassen.

§. 9. Die Leuchtfeuer im Hafen und in der Meerenge sollen zu rechter Zeit angezündet werden; auch mufs das Licht bei trübem Wetter hinlänglich hell und sichtbar sein.

§. 10. Bei Tage darf so viel Feuer angezündet werden, als nöthig ist; des Nachts darf nur ein Licht in einer Laterne brennen.

§. 11. Sollte (was Gott verhüten möge) im Hafen Feuer ausbrechen, so soll sogleich Alles angewendet werden, um es so schnell als möglich zu löschen.

§. 12. Wenn ein Schiff mit einem andern zusammenstöfst und dadurch Schaden entsteht, so hat der Hafen-Kapitain die Sache zu vermitteln; ist er aber dazu nicht im Stande, so soll er über die Havarie dem Hafen-Konsul einen schriftlichen Bericht abstatten.

§. 13. Wenn die Mannschaft eines türkischen Schiffes in Streit geräth, so hat der Hafen-Kapitain denselben zu schlichten. Sind es aber fremde Matrosen, so hat er dem betreffenden Hafenmeister darüber Anzeige zu machen, und dieser soll sich bemühen den Streit zu schlichten.

§. 14. Der Hafen-Kapitain hat sich bei der Abfahrt eines Schiffes zu erkundigen, ob es alle seine Abgaben an die Pforte und seine übrigen Verbindlichkeiten berichtigt hat.

§. 15. Wenn ein Schiff aus irgend einem Grunde gesetzlich anzuhalten ist, so hat der Hafen-Kapitain das diesfalls Erforderliche auszuführen.

§. 16. Wenn ein Schiff absegeln will, so sind dem Hafen-Kapitain die Papiere, so wie der Firman vorzuzeigen.

§. 17. Alle Seeleute, Unterthanen der Hohen Pforte sowohl als Fremde, dürfen bis $1\frac{1}{2}$ Stunden nach Sonnenuntergang sich am Lande aufhalten, nach dieser Zeit aber müssen sie sich in ihre Schiffe begeben.

§. 18. Wenn Jemand am Lande bei irgend einer Unordnung ergriffen wird, so soll er verhaftet und bestraft werden; kein Seemann darf am Lande Waffen noch Messer tragen, werden bei ihm Waffen oder Messer gefunden, so soll er sogleich verhaftet und bestraft werden.

§. 19. In Gemäfsheit gegenwärtiger Hohen Verordnung sollen

dem Hafen-Kapitain von jedem Schiffe, das im Hafen löscht oder Ladung einnimmt, nach Maafsgabe seiner Trächtigkeit zwei Piaster pro je 1000 Kilo entrichtet werden, und Niemand sich dieser Abgabe widersetzen.

Den 28. Rebiul-Ahir 1263 (13. April 1847).

VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA.

Cirkular des Schatzamtes an die Zollbehörden, die Gesetze vom 22. Februar und 2. März 1847 betreffend.

Die Bestimmungen des Gesetzes über den Transport von Passagieren auf Kauffahrtei-Schiffen vom 22. Februar 1847, und das die Abänderung dieses Gesetzes betreffende Gesetz vom 2. März 1847*), von welchen Abdrücke beigefügt werden, sind geeignet, die besondere Aufmerksamkeit der Zollbehörden auf sich zu lenken.

Nach dem abändernden Gesetz vom 2. d. Mts. treten die in dem Gesetz vom 22. vor. Mts. enthaltenen Bestimmungen rücksichtlich der aus Häfen diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung und des Kap Horn kommenden Schiffe vom 3. Mai d. J. ab, und rücksichtlich der aus Häfen jenseits jener Vorgebirge kommenden Schiffe am 30. Oktober d. J. in Kraft und Wirksamkeit. Durch Sect. 2. desselben Gesetzes wird das Gesetz vom 22. v. Mts. insoweit aufgehoben, als danach die Schiffer ermächtigt sind, bei Abmessung des Raums in dem Schiffe zwei Kinder von acht Jahren und darunter für einen Passagier zählen zu dürfen.

Es ist nicht die Absicht, dafs die Bestimmungen der gedachten Gesetze diejenigen des Gesetzes vom 2. März 1819, die Vorschriften über Passagier-Schiffe betreffend, aufheben oder mit denselben in Widerspruch treten sollen. Es bleibt daher die Beschränkung der Passagierzahl auf zwei für jede fünf Tons Tragfähigkeit nach zollamtlicher Vermessung, sowie die Bestimmungen wegen der nöthigen Vorräthe von Wasser, Lebensmitteln etc. und die vorgeschriebenen Strafen in voller Kraft.

Den Zollbehörden wird es zur strengen Pflicht gemacht, alle mit Passagieren nach fremden Häfen absegelnde oder von da kommende Schiffe einer sorgfältigen Untersuchung zu unterwerfen, um fest-

*) Vergl. S. 424 ffg.

zustellen, dafs die Anzahl der Passagiere die gesetzliche Gränze nicht überschreitet, und dafs der in Sect. 1. des Gesetzes vom 22. v. Mts. für den Gebrauch eines jeden Passagiers vorgeschriebene Raum angewiesen ist, ingleichen um zu ermitteln, ob den Bestimmungen in Sect. 3. in Betreff der Einrichtung und der Gröfse der Schlafstätten gehörig nachgekommen ist. Die Anzahl der Reihen der Schlafstätten ist durch das Gesetz auf zwei beschränkt, mit einem Zwischenraum zwischen Flur und Deck oder Platform von mindestens sechs Zoll. Jede Schlafstätte mufs für jeden Passagier mindestens sechs Fufs lang und achtzehn Zoll breit sein. Eine besondere Schlafstätte von dieser Gröfse mufs für jeden Passagier vorhanden sein, und es kann nicht gestattet werden, dafs die angegebenen Dimensionen mit der Absicht vergröfsert werden, mehr als eine Person aufzunehmen, da es die deutliche Absicht des Gesetzes ist, dafs jede Schlafstätte nur für einen Passagier bestimmt sein soll. Ueberdies ist wohl zu beachten, dafs die Schlafstätten mit dem durch Sect. 1. des Gesetzes jedem Passagier zugewiesenen Raum nichts zu thun haben, und denselben nicht schmälern dürfen, da dieser die für die verschiedenen im Gesetz erwähnten Fälle vorgeschriebene Anzahl von freien (clear) Fufs Deckoberfläche haben mufs.

Kinder von acht Jahren und darunter sind jedes als ein Passagier anzusehen und zu zählen.

Die in Sect. 1, 2 und 3 des Gesetzes angedrohten Strafen sind in allen Kontraventionsfällen unnachsichtlich beizutreiben.

Schatz-Amt, den 17. März 1847.

R. J. Walker,
Sekretär des Schatzes.

Zollreglement und Zolltarif für die von den Vereinigten Staaten besetzten Mexikanischen Häfen.

Der nachfolgende von dem Sekretär des Schatzamtes unterm 30. März dem Präsidenten der Vereinigten Staaten vorgelegte Zolltarif für die von den Vereinigten Staaten besetzten Mexikanischen Häfen ist von dem letzteren mittelst Verfügung vom 31. März den Sekretären für den Krieg und die Marine zugefertigt, um ihn durch die Organe ihrer resp. Ressorts zur Ausführung bringen zu lassen. Unterm 3. April sind hierauf die dieserhalb nöthigen Instruktionen an die Befehlshaber der See- und Landmacht ergangen.

Alle von der See- oder Landmacht der Vereinigten Staaten an den Meerbusen von Mexiko und Kalifornien, dem stillen Meere oder

einem mit diesem Meere und jenen Meerbusen in Verbindung stehenden schiffbaren Flufs oder Gewässer bereits eingenommenen oder in Zukunft einzunehmenden Mexikanischen Häfen oder Plätze sind unserm Handel und dem Handel aller Nationen, in allen Schiffen, mit Ausnahme der Mexikanischen, unter den nachfolgenden Bestimmungen und Maafsgaben geöffnet.

I. Innerhalb 24 Stunden nach Ankunft des Schiffs hat der Schiffsführer dem in dem Hafen kommandirenden Land- oder See-Offizier ein Ladungs-Manifest zu überreichen, welches Zeichen, Anzahl und Beschreibung der Kolli, den Namen des Befrachters und des Konsignatars enthält. Kommt das Schiff von einem Hafen der Vereinigten Staaten, so mufs das Manifest von der Zollbehörde dieses Hafens, kommt es von einem fremden Hafen, von dem Konsul oder Konsular-Agenten der Vereinigten Staaten, und, in dessen Ermangelung, von dem Konsul einer mit den Vereinigten Staaten befreundeten Macht beglaubigt sein. Wird ein solches Manifest nicht beigebracht, so unterliegt das Schiff, zusätzlich zu der weiter unten vorgeschriebenen Tonnen-Abgabe, einer Strafe von 1 Dollar pr. Ton. Ladungsfähigkeit.

II. Der Schiffsführer eines jeden in die gedachten Häfen oder Plätze einlaufenden Schiffs hat an Stelle aller andern Hafen-Abgaben eine Tonnen-Abgabe von 1 Dollar pr. Ton. Ladungsfähigkeit zu entrichten. Der Beilbrief (registry) wird bei dem Konsul derjenigen Nation, welcher das Schiff angehört, und, in dessen Ermangelung, bei dem Kommandanten des Hafens so lange niedergelegt, bis der Schiffsführer allen Vorschriften dieses Reglements nachgekommen ist.

III. Die in einem von den vorgedachten, durch unsere Land- oder Seemacht besetzten Häfen oder Plätze einlaufenden Schiffe haben ihre gesammte Ladung in diesem Hafen oder Platze zu löschen. Mit Ausnahme der in den Vereinigten Staaten registrirten und in dem alleinigen Eigenthum eines oder mehrerer Bürger dieser Staaten befindlichen Schiffe, darf kein Schiff Güter, Waaren oder Handelsgegenstände, dieselben mögen Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleifses eines Hafens, Staats oder Departements von Mexiko oder irgend eines andern Landes sein, im Wege der Küstenfahrt nach einem andern Hafen, Staate oder Departement von Mexiko bringen. Die Ladung der Küstenfahrzeuge ist denselben Abgaben wie jede andere Ladung unterworfen. Eine jede Kontravention zieht die Beschlagnahme und Konfiskation des Schiffes nach sich.

IV. Von allen Gütern, Waaren oder Handelsgegenständen, die

Erzeugnisse des Bodens oder Kunstfleifses Mexiko's, der Vereinigten Staaten oder eines dritten Landes, welche von Häfen Mexiko's, der Vereinigten Staaten oder eines dritten Landes in einen von den vorgedachten, durch unsere Land- oder Seemacht besetzten Häfen oder Plätze von Mexiko eingeführt werden, sind die nachstehenden Abgaben durch baare Zahlung zu entrichten:

von allen baumwollenen oder mit andern Spinnmaterialien mit Ausnahme von Streich- und Kammwolle und Seide gemischten Waaren im Stück (Shawls und Schnupftücher ausgenommen) bis zu einer Breite von 36″ incl., 5 Cts. pro laufenden Yard, und für jeden Zoll gröfserer Breite ¼ Ct. pro laufenden Yard mehr;

von allen baumwollenen Spitzen, Spitzengrund u. Kanten, Bändern, Schnüren, Borten, Quasten u. allen andern baumwollenen oder mit andern Spinnmaterialien, mit Ausnahme von Streich- und Kammwolle und Seide gemischten Waaren, welche nicht anderweit besonders erwähnt und vorgesehen sind, 40 Proc.;

von baumwollenen Shawls oder Rebozas 30 Proc.;

von baumwollenen Taschentüchern nicht über 1 Quadratyard, 6 Cts. pro Stck., und für jeden Zoll gröfserer Breite ¼ Ct. mehr;

von baumwollenem Garn 8 Cts. pro Pfd.;

von baumwollenem Zwirn in Knäueln 25 Cts. pro Pfd., und auf Spulen 6 Cts. pro Dutzend Spulen;

von allen seidenen mit einem andern Spinnmaterial gemischten Waaren, im Stück oder nicht, einschliefslich aller Waaren in welchen Seide vorkommt, und die nicht anderweit besonders genannt sind, und einschliefslich von Nähseide, seidenen Strümpf- und Putzmacher-Waaren, mit Ausnahme von Mützen und Hüten, 3 Dr. pr. Pfd.

von allen hanfenen und flächsenen Waaren im Stück, die nicht anderweit besonders genannt und vorgesehen sind, nicht über 36″ breit, 6 Cts. pro laufenden Yard, und für jeden Zoll gröfserer Breite, ¼ Ct. pro laufenden Yard mehr;

von Seilen und Tauwerk 5 Cts. pr. Pfd;

von Bindfaden und Packschnur 4 Cts. pr. Pfd.;

von leinenem Zwirn 25 Cts. pr. Pfd.;

von hanfenen oder flächsenen Säcken, nicht über einen Quadratyard Umfang, 12½ Cts. pro Stück, bei gröfserem Umfang 12½ Cts. für jeden Quadratyard Gewebe;

von cotton bagging, gunny bagging und allen anderen Pack- und Sackleinen 5 Cts. pr. laufenden Yard;

von leinenen Taschentüchern, nicht über einen Quadratyard, 12½ Cts. pr. Stück, bei gröfseren, für jeden Zoll gröfserer Breite, ½ Ct. pr. lauf. Yard mehr;

von Hanf, Flachs, Sisal oder Indischem Gras, Coir oder Jute und Manillahanf 1 Ct. pr. Pfd.;

von allen Waaren von Kammgarn oder Streichgarn, oder beiden gemischt, im Stück, nicht anderweit besonders genannt und vorgesehen, und nicht über 36″ breit, 50 Cts. pr. laufenden Yard, für jeden Zoll gröfserer Breite 1½ Cts. pr. laufenden Yard mehr;

von Shwals von Kammgarn oder Streichgarn 30 Proc.;
von wollenen oder mit Baumwolle gemischten Decken und Steppdecken, nicht über 6 Quadratfufs, 1 Dr. pr. Stück, von mehr als 6 und nicht über 10 Quadratfufs, 2 Dr. pr. Stück, von über 10 Quadratfufs verboten, um Schmuggeleien zu verhindern;
von Flanell, Boy und Bocking, nicht über 60″ breit, 20 Cts. pr. laufenden Yard.
von Wachstuch und Wachsbodentuch, nicht über 72″ breit, 50 Cts. pr. laufenden Yard;
von Teppichen und Teppichzeug nicht über 36″ breit, 40 Cts. pr. laufenden Yard;
von allen Ziegenhaar- oder Mohair-Waaren im Stück, nicht über 36″ breit, 15 Cts. pr. laufenden Yard; für jeden Zoll gröfserer Breite ½ Ct. pr. laufenden Yard mehr;
von Roheisen, ½ Ct. pr. Pfd;
von gewalztem oder geschmiedetem Stabeisen, von Bruch- und altem Eisen, 1½ Cts. pr. Pfd.
von allen Arten von Nägeln und Stiften, 4 Cts. pr. Pfd.;
von Blech, Reif- und Bandeisen und allen andern Arten von gewalztem oder geschmiedetem Eisen, von Ankern, Ankerketten und Ambossen, 4 Cts. pr. Pfd.;
von Gufseisen aller Art, nicht besonders genannt, 3 Cts. pr. Pfd.;
von Messerschmidt-Waaren, nämlich Taschenmessern, Scheeren, Rasirmessern, Tafelmessern und allen andern Eisen- und Stahlwaaren, die nach No. V. verbotenen ausgenommen, einschliefslich von Eisen- und Stahldraht und Putzmacher-Draht, 40 Proc.;
von Kupfer in Blöcken und Stäben, altem Kupfer, Kupferblech, Messing in Blökken und Stäben, altem Messing, Zink in Blöcken, Stäben oder Blechen und Stahl in Stäben von nicht mehr als einem Quadratzoll für den Bergwerksgebrauch bestimmt, 2 Cts. pr. Pfd.;
von Zinn in Blechen, Blöcken oder Stäben, 4 Cts. pr. Pfd.;
von allen Kupfer-, Messing-, Zinn-, Zink-, Neusilber- und Kompositions-Waaren, mit Ausnahme der nach No. V. verbotenen, 30 Proc.;
von Rohzucker, 3 Cts. pr. Pfd.;
von Kandis, 10 Cts. pr. Pfd.;
von Zuckersyrup, 2 Cts. pr. Pfd.;
von allen andern Arten Zucker, 5 Cts. pr. Pfd.;
von Melasse, 5 Cts. pr. Gallon;
von gepökelten oder gesalzenen Fischen in Barrels 1 Dr. pr. Barrel, in halben Barrels 62½ Cts. pr. halben Barrel, in Viertel-Barrels 40 Cts. pr. Viertel-Barrel;
von geräucherten oder gesalzenen Fischen, getrocknetem Stockfisch und von gesalzenem oder gepökeltem Rind- und Schweinefleisch in Barrels oder halben Barrels, 2 Cts. pr. Pfd.;
von geräuchertem Rindfleisch, 1 Ct. pr. Pfd.;
von geräuchertem Schinken und Speck, 6¼ Cts. pr. Pfd.;
von Zungen, 10 Cts. pr. Pfd.;
von Butter, 6 Cts. pr. Pfd.;
von Talg und Käse, 4 Cts. pr. Pfd.;
von Reis, 2 Cts. pr. Pfd.;
von Maismehl, ½ Ct. pr. Pfd.;

von Mais, 10 Cts. pr. Bushel;
von Weizen, Roggen, Hafer und allen anderen Getreidearten, 40 Cts. pr. Bushel;
von Kartoffeln, 20 Cts. pr. Bushel;
von Roggen- und Hafermehl, 1 Ct. pr. Pfd.;
von Weizenmehl in Barrels oder halben Barrels, 2 Dr. pr. Barrel von 96 Pfd.; in anderen Verpackungen oder in Säcken 1 Ct. pr. Pfd.;
von Aepfeln, 1 Dr. pr. Barrel;
von Biskuit und Schiffszwieback, 3 Cts. pr. Pfd.;
von Tabak in Blättern oder Stengeln, 4 Cts. pr. Pfd.;
von Cigarren, 5 Dr. pr. Mille;
von Cigaritos oder Papier-Cigarren, 3 Dr. pr. Mille;
von Schnupftabak, 50 Cts. pr. Pfd.;
von Kau- und Rauchtabak, 10 Cts. pr. Pfd.;
von bearbeitetem Holz, Brettern, Planken, Balken, 10 Dr. pr. 1000′;
von Sparren, 2 Dr. pr. Mille;
von Latten, 5 Cts. pr. Mille;
von Pech, Theer, Harz und Terpentin 1 Dr. 50 Cts. pr. Barrel;
von Büchern gebunden, brochirt und roh 50 Cts. pr. Pfd.;
von eingebundenem Papier 20 Cts. pr. Pfd.;
von Schreibpapier aller Art 12½ Cts. pr. Pfd.;
von Rostpapier 7 Cts. pr. Pfd.;
von Packpapier 3 Cts. pr. Pfd.;
von Spielkarten 25 Cts. pr. Päckchen;
von Fensterglas 10 Cts. pr. Pfd.;
von Spiegeln, Spiegelglas, Glaswaaren aller Art, mit Ausnahme der besonders genannten, Porzellan, Steingut und Töpferwaaren, 40 Proc.;
von Demijohns, 3 Dr. pr. Dtzd.;
von schwarzen oder grünen Glasflaschen von nicht mehr als einem Quart Inhalt, 3 Dr. pr. Gros, von gröfserem Inhalt, 5 Dr. pr. Gros;
von Branntwein in Pipen von nicht mehr als 120 Gallons, 60 Dr. pr. Pipe, in halben Pipen von nicht mehr als 60 Gallons, 30 Dr. pr. halbe Pipe;
von Branntwein in Viertel-Fässern von nicht mehr als 30 Gallons, 16 Dr. pr. Viertel-Fafs, in Indianischen Barrels oder Achteln von nicht mehr als 20 Gallons, 10 Dr. pr. Kollo;
von Whiskey, 3 Cts. pr. Pfd.;
von allen andern Spirituosen, anderweit nicht besonders genannt, 6¼ Cts. pr. Pfd.;
von Likören in Flaschen von nicht mehr als 2½ Gallons pr. Dutzend Flaschen, 4 Dr. pr. Dutzend, einschliefslich der Eingangs-Abgabe von den Flaschen;
von Branntwein und anderen destillirten Getränken in Flaschen von nicht mehr als 2½ Gallons pr. Dutzend Flaschen, 3 Dr. pr. Dutzend, einschliefslich der Eingangs-Abgabe von den Flaschen;
von Gin in viereckigen Flaschen von nicht mehr als 3 Gallons pr. Dutzend Flaschen, 4 Dr. pr. Dutzend, einschliefslich der Eingangs-Abgabe von den Flaschen;
von Wein aller Art in Fässern oder Flaschen, 25 Cts. pr. Gallon und 25 Proc. vom Werth, jedoch mit der Maafsgabe, dafs bei Wein in Quartflaschen oder in Flaschen von geringerem Inhalt allemal ein Dutzend Flaschen gleich 2½ Gallons gerechnet und die Eingangs-Abgabe demgemäfs bemessen, in

Flaschen von gröfserem Inhalt oder in Demijohns die Eingangs-Abgabe nach der darin enthaltenen Menge zu den oben angegebenen Sätzen berechnet wird, und dafs die Flaschen in allen Fällen besonders versteuert werden, und zwar Quartflaschen und kleinere Flaschen mit 3 Dr., gröfsere Flaschen mit 5 Dr. pr. Gros und Demijohns mit 3 Dr. pr. Dutzend;

von Branntwein und anderen Spirituosen in Demijohns, 1 Dr. pr. Gallon; die vorstehend in Beziehung auf den Wein gegebenen Regeln gelten für Branntwein und andere Spirituosen, wenn dieselben in Demijohns oder in Flaschen von gröfserem Inhalt als 2½ Gallon pr. Dutzend eingeführt werden;

von Essig, 15 Cts. pr. Gallon;

von Bier, Ale, Porter und Cider in Quartflaschen, 1 Dr. pr. Dutzend, einschliefslich der Eingangs-Abgabe von den Flaschen, in Pintflaschen, 5 Cts. pr. Dutzend, desgleichen; in Fässern oder anderen als den vorher genannten Gebinden, 25 Cts. pr. Gallon, und ist in diesem Fall die Abgabe lediglich nach Maafsgabe des Rauminhalts des Fasses oder Barrels, ohne Rücksicht auf etwaniges Manko am Inhalt zu bemessen;

von Farben aller Art, von trockenen und in Oel geriebenen Malerfarben (ausgenommen Wasserfarben in Kästen) und von Firnifs, 4 Cts. pr. Pfd.;

von Schildpatt, 1 Dr. pr. Pfd.;

von Macaronis, Nudeln, Mandeln und Nüssen aller Art, 4 Cts. pr. Pfd.;

von Sardinen und Anchovis, 25 Cts. pr. Pfd.;

von eingemachten Speisen und Fischen in Kannen oder Fäfschen, 12½ Cts. pr. Pfd.;

von Würsten, 10 Cts. pr. Pfd.;

von Kaffee, Korinthen, Feigen, Pflaumen, Kakao, Rosinen und Datteln, 3 Cts. pr. Pfd.;

von Ingwer, Zimmt, Cassia lignea und Gewürznelken, 50 Cts. pr. Pfd.;

von Thee, 40 Cts. pr. Pfd.;

von Pfeffer und Piment, 8 Cts. pr. Pfd.;

von Salz, 15 Cts. pr. Bushel;

von Anthracit, bituminösen Kohlen und Steinkohlen, 1 Dr. pr. Ton;

von Thran, Wallrath-, Saat- und Baumöl und allen andern Oelen, mit Ausnahme der Parfümerien, 5 Cts. pr. Pfd.;

von Wachs- und Wallrath-Lichtern, 12½ Cts. pr. Pfd.;

von Talglichtern, 6¼ Cts. pr. Pfd.;

von Wachs aller Art, 12½ Cts. pr. Pfd.;

von Wachsfackeln, 15 Cts. pr. Pfd.;

von Terpentinöl, 25 Cts. pr. Gallon;

von Seife aller Art, mit Ausnahme der parfümirten, 5 Cts. pr. Pfd.;

von goldenen Taschenuhren, 10 Dr. pr. Stck.;

von silbernen Taschenuhren, 3 Dr. pr. Stck.;

von fertigen Kleidern, d. h. allen Artikeln von Kleidungsstücken, die besonders erwähnten und vorgesehenen ausgenommen, von Putzwaaren wie Mützen, Kragen, Manchetten, Flechten und anderem Haarschmuck, Locken und ähnlichen Gegenständen, mit Ausnahme der seidenen, 40 Proc.;

von Stroh-, Filz- und Seidenhüten für Männer und Knaben, 1 Dr. pr. Stck.;

von Stiefeln und Halbstiefeln für Männer, Frauen und Kinder, ohne Rücksicht auf das Material, 1 Dr. pr. Paar;

von Schuhen und Pantoffeln für Männer, Frauen und Kinder, ohne Rücksicht auf das Material, 30 Cts. pr. Paar;

von Hüten für Frauen und Kinder, mit Ausnahme der seidenen, und von seidenen Hauben für Frauen und Kinder, 1 Dr. pr. Stck.;

von seidenen Hüten für Frauen und Kinder, 2 Dr. pr. Stck.;

von seidenen Strumpfwaaren, 3 Dr. pr. Pfd.

von Strumpfwaaren, d. h. Mützen, Handschuhen, Manchetten, Socken, Strümpfen, Jacken und Hosen von allen Spinnmaterialien mit Ausnahme der Seide, 30 Proc.

von Pelz-, Leder-, Tuch- oder Strohmützen für Männer und Kinder und von ledernen Jacken und Hosen, 50 Cts. pr. Stck.

von Regen- und Sonnenschirmen und zwar von seidenen 1 Dr., von anderen 50 Cts. pr. Stck.;

von Epauletten, 1 Dr. pr. Paar;

von Kutschen, Wagen, Pferdegeschirr aller Art, Sattelzeug, Meubeln, musikalischen Instrumenten, künstlichen Blumen, Kästchen aller Art, Brieftaschen, Börsen, Perlenbeuteln, Parfümerien, wohlriechender Seife, Schönheitsmitteln aller Art, Kupferstichen, Gemälden, Perlen, Rosenkränzen, Gegenständen von Alabaster und Marienglas, Spielsachen, Papiertapeten, Opium, Kampher, 40 Proc.;

von roher Baumwolle, 2 Cts. pr. Pfd.;

von allen vorstehend nicht besonders genannten und vorgesehenen Gegenständen, 30 Proc.;

V. Nachstehend genannte Güter, Waaren und Handelsgegenstände sind als Kriegs-Kontrebande zu betrachten, und ist ihre Einfuhr bei Vermeidung der Beschlagnahme und Konfiskation der Waare und des Schiffs, in welchem sie betroffen wird, verboten:

Schiefspulver, Salpeter, Schiefsbaumwolle, Blei, Schwefel, Kanonen, Schwerter, Dolche, Lanzen, Speere, Jagdmesser, Büchsen, Flinten, Seitengewehre, und alle andere Kriegs-Waffen, -Instrumente und -Munitionen.

Die Einfuhr nachbenannter Waaren ist bei Vermeidung der Konfiskation verboten:

Stahl in Stäben, Platten, Blechen oder in anderer Gestalt, mit Ausnahme der Stäbe unter einem Quadratzoll, welche zum Bergwerksgebrauch bestimmt sind.

VI. Sofern die Eingangs-Abgaben nach dem Gewicht bemessen sind, wird für Tara oder Mindergewicht kein Abzug gemacht, es wird vielmehr die Abgabe nach dem Bruttogewicht, einschliefslich des Gewichts vom Fasse, Barrel, Kiste, Sack oder sonstiger Emballage, ohne Abzug für ein Manco, Leckage, Beschädigung oder Verlust, welcher während der Reise oder sonst erlitten ist, berechnet. Wenn über den auf einen Gegenstand anzuwendenden Zollsatz ein Zweifel entsteht, so sind die höchsten Sätze zu erheben, welche diejenigen Artikel oder Fabrikate treffen würden, welche der betref-

fenden Waare hinsichtlich ihrer Beschaffenheit, Bestandtheile, Zusammensetzung oder Anwendung am ähnlichsten sind.

VII. Der Konsignatar, der in Gemäfsheit dieses Reglements eingeführten Güter, Waaren oder Handelsgegenstände hat dem am Orte kommandirenden See- oder Landoffizier der Vereinigten Staaten Deklaration, Faktur und Konnossement über dieselben einzureichen. Die Deklaration mufs Zeichen, Anzahl, Beschreibung und Inhalt der Kolli, Menge und Marktwerth derselben und von jedem einzelnen Kollo gesondert enthalten. Die Faktur mufs die Waaren und Gewicht, Maafs oder sonstige Menge in jedem Kollo, den Werth derselben in den Hauptmärkten des Ausfuhrlandes und alle Abgaben bis zur Zeit der Verschiffung nachweisen; der Werth mufs von dem Eigenthümer oder Käufer und zwar, wenn die Waaren von den Vereinigten Staaten aus eingeführt sind, vor der Zollbehörde des Ausfuhrhafens, wenn die Waaren von einem fremden oder Mexikanischen Hafen aus eingeführt sind, vor dem Konsul oder Handels-Agenten der Vereinigten Staaten, und, in dessen Ermangelung, vor dem Konsul einer mit den Vereinigten Staaten befreundeten Nation, eidlich bekräftigt werden.

Die Faktur ist in dem Münzfufs des Landes, von welchem die Einfuhr erfolgt, aufzumachen, und ist die Valvation, wenn dieselbe nicht bereits in den Vereinigten Staaten gesetzlich feststeht, durch Certifikat des Konsuls der Vereinigten Staaten, und, in dessen Ermangelung, durch Certifikat von zwei oder mehreren am Verschiffungsort etablirten Kaufleuten festzustellen.

Waaren, über welche betrügliche Fakturen ausgestellt, welche ohne Erlaubnifs gelandet sind, oder deren Landung ohne Erlaubnifs versucht ist, werden konfiszirt.

(Folgen Bestimmungen über Einnahme und Verrechnung der eingehenden Abgaben von Seiten des Hafen-Kommandanten).

VIII. Alle Güter, Waaren und Handels-Gegenstände, von welchen die Abgaben nicht innerhalb dreifsig Tagen nach Ankunft des Schiffes entrichtet sind, werden auf Gefahr und Kosten des Eigenthümers oder Konsignators von dem Kommandanten mit Beschlag belegt, und unter Leitung des letztern öffentlich versteigert, nachdem die Versteigerung fünf Tage vorher durch eine Zeitung, und, in deren Ermangelung, auf die sonst ortsübliche Weise zur öffentlichen Kenntnifs gebracht worden ist. Aus dem Erlös werden Abgaben und Kosten berichtigt, und der Rest wird dem Eigenthümer oder Konsignatar der verkauften Waaren, sofern er sich innerhalb zehn Tagen meldet, herausgezahlt; andernfalls fällt er den Vereinigten Staaten anheim.

IX. Alle der Konfiskation unterliegenden Güter, Waaren und Handelsgegenstände, werden, zehn Tage nach der Beschlagnahme, in gleicher Weise verkauft.

X. Von allen Waaren, Gütern und Handelsgegenständen, deren Fakturen nicht in der sub No. VII dieses Reglements vorgeschriebenen Weise beglaubigt sind, wird bei der Einfuhr, aufser den vorstehend vorgeschriebenen Abgaben, ein Zuschlag von einem Viertheile dieser Abgaben erhoben.

XI. Wenn der in dem Manifest genannte ursprüngliche Bestimmungs-Ort oder -Platz in Mexiko sich nicht im Besitz der Streitkräfte der Vereinigten Staaten befindet, so kann das Schiff in jedem andern von den Vereinigten Staaten besetzten Hafen oder Platz in Mexiko einlaufen.

XII. Wenn bei Löschung der Ladung ein in dem Manifeste verzeichnetes Kollo oder ein Artikel fehlt, so unterliegt das Schiff einer Strafe von 1 Dr. pr. Ton, und wenn Güter, Waaren oder Handelsgegenstände, welche nicht im Manifeste genannt sind, an Bord gefunden werden, so werden dieselben zu Gunsten der Vereinigten Staaten konfiszirt. Sollte der Werth derselben mehr als 1000 Dr. betragen, so unterliegt auch das Schiff der Beschlagnahme und Konfiskation.

XIII. Nachstehend genannte Waaren, Güter und Handelsgegenstände sind zollfrei:

> Maschinen zum Gebrauch in den Mexikanischen Gold- und Silber-Bergwerken, Quecksilber, alle der See- oder Landmacht der Vereinigten Staaten ausschliefslich gehörende Gegenstände in Amerikanischen Schiffen, welche Eigenthum des Gouvernements oder von demselben befrachtet sind.

(Folgen Bestimmungen wegen Erstattung der Abgaben von den durch Marketender eingeführten und an Militairpersonen verkauften Gegenständen).

XIV. Bei Ankunft eines Schiffes in einem von den vorerwähnten Häfen werden sofort eine oder mehrere Wachen, behufs Verhinderung von Abgaben-Hinterziehungen, an Bord postirt. Sobald die Tonnen-Abgabe berichtigt ist, kann den Passagieren gestattet werden, mit ihrer Bagage zu landen, vorausgesetzt, dafs die letztere keine zollpflichtigen oder verbotenen Waaren enthält. Von dem Konsignatar irgend welcher in dem Schiffe eingeführten Waaren wird eine Deklaration und eine nach den oben gegebenen Vorschriften beglaubigte Faktur, behufs Niederlegung bei dem Kommandanten, erfordert.

(Folgen Bestimmungen über die Form der Zollabfertigung durch die Lokalbeamten).

XV. Wenn der Kommandant, Zahlmeister, Kassirer oder ein anderer Beamter Grund zu der Vermuthung findet, dafs eine Waare betrüglicher Weise fakturirt ist, so hat er die nach seiner Ueberzeugung angemessenen und nothwendigen Untersuchungen zu veranlassen.

Alle Waaren, welche sich nach Ablauf von zehn Tagen nach Ankunft des Schiffs noch an Bord befinden, sind, nach Anweisung des Kommandanten, am Lande zu lagern. Sind die Abgaben nach Ablauf von dreifsig Tagen nach der Ankunft nicht entrichtet, so werden die Waaren nach den Bestimmungen dieses Reglements verkauft.

(Folgen Vorschriften wegen der Rechnungslegung über die eingegangenen Abgaben).

XVI. Alle fiskalischen Monopole in Beziehung auf Steuern und Einnahmen, alle für die gedachten Häfen von Mexiko bestehenden Einfuhr-Verbote, mit Ausnahme der vorstehend angeordneten, alle Ausfuhr-Abgaben oder -Verbote, alle inneren Transitzölle, alle Abgaben von Versteigerungen und vom Kleinhandel, endlich alle Abgaben von eingehenden Waaren und vom Verkauf derselben, sind, ohne Rücksicht auf etwa entgegenstehende Mexikanische Gesetze, Gewohnheiten und Gebräuche, hierdurch aufgehoben.

XVII. (Vorschriften über Benutzung der öffentlichen Gebäude).

XVIII. Vor dem Auslaufen eines Schiffes aus einem der vorerwähnten Häfen hat der Zahlmeister, Kassirer, oder, nach Befinden der Umstände, ein anderer Beamter, den Schiffsführer zu veranlassen, ihm ein Manifest über die ausgehende Ladung des Schiffs vorzulegen, welches Zeichen, Anzahl, Beschreibung, Inhalt und Werth der Kolli enthält. Eine von dem Zahlmeister, Kassirer oder anderen Beamten gezeichnete und von dem Kommandanten kontrasignirte Abschrift desselben wird dem Schiffsführer zugleich mit der Abfertigung zugestellt. Einem Schiff der Vereinigten Staaten wird nach anderen als in dem Besitz dieser Staaten befindlichen Mexikanischen Häfen oder Plätzen eine Abfertigung nicht ausgestellt.

Die Ausfuhr solcher Waaren, deren Einfuhr durch dieses Reglement verboten ist, aus einem in unserm Besitz befindlichen Hafen oder Platz in Mexiko ist streng untersagt.

XIX. Vorstehendes Reglement findet sofort auf Matamoras, Tampico, St. Francisco und Monterey (in Kalifornien) etc. etc. und von dem Augenblick der Besitzergreifung an, auf diejenigen andern Häfen

oder Plätze Anwendung, welche im Lauf der Zeit in unsern Besitz kommen möchten.

Alle Waaren, welche von einem der erwähnten Mexikanischen Häfen oder Plätze nach den Vereinigten Staaten gebracht werden, unterliegen natürlich den Eingangs-Abgaben der letzteren, und es wird für die Ausfuhren aus den gedachten Häfen oder Plätzen ein Rückzoll nicht bewilligt.

Die nach diesem Reglement zu erhebenden Summen werden von dem Zahlmeister, Kassirer oder anderen Beamten eingezogen, und von demselben, unter Aufsicht des Kommandanten, als eine Kriegs-Kontribution, dem Kriegs- und Marine-Departement zur Verfügung gestellt; es dürfen aber für die Ausübung von irgend einer der in diesem Reglement vorgeschriebenen Obliegenheiten Gebühren, Lasten, Kommissionsspesen oder Vergütigungen irgend einer Art nicht zugelassen oder gezahlt werden.

XX. Vorschriften über die Kassenführung.

Schatz-Amt den 30. März 1847.

II. STATISTIK.

Handelsberichte.

Tilsit.

Die Versendungen an Getreide konnten im vorigen Jahre nach den schlechten Ernten der letzten Jahre nur gering sein. Es wurden

	verschifft	blieben Bestand
von Getreide und Hülsenfrüchten	2499 Lasten.	1483 Lasten.
von Oelsaat	815 »	2288 »

Die Bestände rühren vornehmlich von Zufuhren her, die kurz vor Schluſs der Schiffahrt zu Wasser aus Polen und Rufsland, und im Winter landwärts über Tauroggen aus Rufsland anlangten. Auf letzterem Wege werden auch noch bedeutende Quantitäten erwartet, so lange der diesseitige Einfuhrzoll aufgehoben bleibt. — Die Oelsaat-Bestände sind gröfstentheils Eigenthum der 5 Oelfabriken des Orts; von denen 4 durch Dampfkraft, und eine nach Bedürfnifs mittelst

einer Dampfmaschine oder durch Wasserkraft betrieben werden. Dieselben waren während des ganzen Jahres in ungestörtem Betriebe, und man kann annehmen, dafs sie 3000 Lasten Oelsämereien aller Art und darunter allein 2500 Lasten Leinsaamen verarbeitet und daraus an 90000 Ctr. Oelkuchen und 24000 Ctr. Oel gefertigt haben. Die Oelkuchen gehen nach England; das Oel dagegen wird nur im Inlande abgesetzt, und zwar das Rüböl in der näheren Umgegend zum Brennen, und das Lein- und Hanföl in den Weichsel-, Oder- und Elbgegenden zur Bereitung von Malerfarben und zur Seifenfabrikation, bei welcher es das früher allgemein benutzte, viel theuere russische Hanföl vortrefflich ersetzt.

Der Fabrikenbetrieb hat in den letzten Jahren in Tilsit überhaupt sehr zugenommen und gewährt einer grofsen Zahl von Arbeiterfamilien einen sicheren Unterhalt. Aufser den Oelmühlen sind noch besonders zu erwähnen, die durch Dampfkraft bewegte Maschinen-Papierfabrik, welche jährlich etwa 7000 Ctr. leinene Lumpen verarbeitet und an 4500 Ctr. Papier von verschiedenen Sorten produzirt; ferner eine Zuckersiederei, welche an 15000 Ctr. Rohzucker verbraucht, und ihr Fabrikat zum gröfseren Theil im Inlande, theilweise aber auch nach Polen und Rufsland absetzt. Aufserdem sind zu nennen zwei Essigfabriken, eine Beinschwarzfabrik, eine Mühle zum Schneiden und Mahlen der Farbehölzer, eine Schlemmkreide-Fabrik. Von 20 Lohgerbereien werden circa 24000 Stück Rindhäute und 5000 Stück Kalbfelle, und von 4 Corduanfabriken circa 30000 Stück Ziegenfelle verarbeitet: ihr Absatz erstreckt sich auf die Provinzen Preufsen und Posen. Aufserdem wurden im vorigen Jahre etwa 50000 Stück Kalbfelle nach England, und ungefähr 10000 Stück Rindhäute nach dem Innern von Deutschland versandt. Die Kalbfelle sammeln sich meist aus inländischen, die Rindhäute aus russischen Zufuhren.

Aufser dem Getreidehandel und dem aus der Fabrikation entspringenden Handelsverkehr werden die bedeutendsten Geschäfte in Manufaktur-Waaren gemacht, welche auf den Messen zu Leipzig und Frankfurt a. O. eingekauft, und sowohl im Inlande als nach Polen und Rufsland abgesetzt werden. Die Verbindungen mit diesen Ländern sind jedoch immer schwieriger zu unterhalten; nur der reine Speditionshandel nach Rufsland hat zugenommen und wird am lebhaftesten im Winter nach Schlufs der Dampfschiffahrt betrieben.

Der ehemals bedeutende Handel mit Leinengarn und Leinwand ist durch die britische Konkurrenz in ersterem Artikel ganz verloren

gegangen und in letzterem auf ein sehr unbedeutendes Quantum herabgesunken. Von dem aus dem Inlande und Polen gesammelten Flachs wurden im vorigen Jahre nach den Häfen zur Ausfuhr nach England etwa 30000 Stein Flachs und 5000 Stein Heede versandt. Der von Rufsland eingeführte Hanf wird gröfstentheils von den Seilern des Orts für die inländische Schiffahrt und Rhederei verarbeitet. — Der Holzhandel von Tilsit ist in neuerer Zeit wesentlich unbedeutender geworden, und es werden jetzt nur noch zwei Schneidemühlen im Betriebe erhalten. Der gröfste Theil des Schneideholzes und eine ansehnliche Menge Brennholz kommt aus Polen und Rufsland über Kowno auf dem Memelstrome an. Als Brennmaterial in Fabriken und Gewerben nimmt jedoch der Verbrauch von Englischen Steinkohlen immer mehr zu, indem man damit selbst hier eine wohlfeilere Feuerung als mit Holz bewirken kann.

Duisburg.

Der Handel und die Industrie der Stadt Duisburg sind im vorigen Jahre im Ganzen schwunghaft betrieben und durch die Theuerung der Lebensmittel, wenn diese auch die arbeitenden Klassen empfindlich treffen mufste, doch nicht in dem Maafse, wie an vielen andern Orten benachtheiligt worden, weil die Industrie der Stadt weniger mit Darstellung von Luxusartikeln als von Gegenständen des nothwendigen Bedarfs beschäftigt ist. Durch ihre Lage in hohem Grade begünstigt, zeigt sie fortwährend ein erfreuliches Wachsthum ihres gewerblichen Lebens. Am meisten ist dieses durch den Rheinkanal gehoben worden, welcher seit 1829 der Schiffahrt übergeben, die Verbindung der Stadt mit dem Rhein, von dem sie in früherer Zeit unmittelbar berührt wurde, wiederhergestellt hat. Auf der anderen Seite ist ihr durch den seit 1844 vollendeten Ruhrkanal die Theilnahme am Kohlenhandel eröffnet worden. Beide Kanäle, von Aktiengesellschaften ausgeführt, stehen mit einander in Zusammenhang, und bilden zugleich einen Winter- und Sicherheitshafen, welchem für die Rheinschiffahrt die Vorrechte eines Freihafens beigelegt sind.

Die Zunahme des Handels und der Fabrikation von Duisburg erhellt aus den Quantitäten der beim Haupt-Steueramt daselbst verzollten Waaren. Es wurden nämlich verzollt:

1830 . . . 124624 Ctr. mit 258952 Thlr.
1831 . . . 98331 » » 292616 »
1832 . . . 115198 » » 316238 »

dagegen

1844 . . . 195673 » » 660876 »
1845 . . . 244017 » » 840658 »
1846 . . . 305618 » » 735495 »

Was die einzelnen Waarengattungen anbetrifft, so kamen zur Versteuerung:

		1830.	1831.	1844.	1845.	1846.
1. Gegenstände des Eigenhandels:						
Südfrüchte . . .	Ctr.	1935	710	1160	1170	1200
Gewürze	»	434	381	253	414	388
Kaffee	»	15621	12252	18546	18127	18046
Reis	»	3115	2651	6569	4736	4695
2. Beziehungen der Fabriken des Orts:						
Rohzucker . . .	Ctr.	8484	15573	52428	64826	65734
roher Tabak . .	»	12367	28170	41157	63573	38545
Schwefel	»	763	81	12790	10271	—
Salpeter	»	1554	1248	4332	2171	199
Thran	»	9850	6124	14358	11781	13192
Pottasche und Waidasche . .	»	—	—	4003	2340	2844
3. Andere Wàaren, namentl. Speditionsgüter . .	Ctr.	70501	31231	40077	64608	160772

Der Verbrauch der chemischen Fabriken an Schwefel und Salpeter war im vorigen Jahre nicht geringer, als in den früheren Jahren; es wurde nur defshalb über das Hauptsteueramt zu Duisburg kein Schwefel und wenig Salpeter bezogen, weil Schwefel vom 1. Januar 1846 an zollfrei eingeht und vom Salpeter der gröfste Theil in Emmerich versteuert worden ist. Ebenso hat die Einfuhr von rohen Tabaksblättern nicht in dem Maafse abgenommen, als es nach der obigen Uebersicht den Anschein hat. Die Verminderung der verzollten Menge hat keinesweges in einer Abnahme des Fabrikenbetriebes ihren Grund, sondern allein in dem Umstande, dafs im J. 1845 ansehnliche ältere Bestände zur Versteuerung gezogen werden mufsten, und dafs bedeutende Sendungen von Tabaksblättern wegen des ungünstigen Wasserstandes im vorigen Jahre auf dem Transport verzögert worden sind.

Zu den wichtigern industriellen Anlagen des Ortes gehören die Zuckerraffinerien, die Tabaksfabriken, die chemischen Fabriken und die Seifensiedereien, und alle diese Industriezweige haben in den letzten Jahren an Ausdehnung in ihrem Betriebe gewonnen. Der Kolonialwaaren-Handel hielt sich im vorigen Jahre in gewohntem Gleise. Unter den in der obigen Uebersicht ad 3. gedachten verschiedenen Waaren hat die Einfuhr von Roheisen eine bedeutende Zunahme erfahren, indem im Jahre 1845 nur 42598 Ctr., im J. 1846 nicht weniger als 138872 Ctr. importirt wurden. Die Ursache hiervon beruht in Spekulationen auf die Einfuhr Schottischen Eisens. Da jedoch dieser Artikel auf den Ort keinen besonderen Bezug hat, so ist das Roheisen eigentlich nur als transitirendes Gut anzusehen.

Die Einfuhr zollpflichtiger unverzollter Waaren beim Haupt Steueramt betrug im vorigen Jahre 307936 Ctr. — 1845 nur 247655 Ctr. Ferner wurden durch den Rheinkanal aus dem Inlande an Baumaterialien und sonstigen Gegenständen 240260 Ctr. angebracht. Die Kohlenzufuhr bestand im Ganzen in 3133802 Ctr., von welchen 3022802 Ctr. in Ruhrkähnen und, bei dem lange Zeit ungünstigen Wasserstande, 111000 Ctr. auf der Axe anlangten. Abgefahren wurden aus den Magazinen des Orts überhaupt 3366374 Ctr. Kohlen. Im Jahre 1845 betrug die Einfuhr 3304715 Ctr. und die Ausfuhr 2880307 Ctr. Dieser bedeutende Kohlenverkehr, welcher sich schon in den beiden letzten Jahren entwickelt hat, erweist die aufserordentliche Nützlichkeit des Ruhrkanals. Das verwichene Jahr würde sicherlich noch weit bedeutendere Ergebnisse geliefert haben, wenn nicht die Ruhrschiffahrt durch den fast beispiellos niedrigen Wasserstand sehr gehemmt gewesen wäre. Es sind zwar viel mehr Schiffe in den Hafen von Duisburg eingelaufen, als 1845; sie konnten aber nur geringe Ladungen zuführen. In den Rheinkanal liefen gröfsere und kleinere beladene Fahrzeuge ein 467
und in den Ruhrkanal Kohlenschiffe 2970
im Ganzen 3437
im Jahre 1845 aber nur 2596

Die Rangfahrten zwischen Duisburg und den Niederlanden bestanden im vorigen Jahre noch unverändert fort. Eine Erneuerung der diesfälligen Verträge wird aber für das laufende Jahr nicht Statt finden, da sich der Handelsstand des Orts dem Unternehmen der Düsseldorfer Dampfschlepp-Schiffahrt angeschlossen hat, welche nun ins Leben treten wird.

Mühlheim an der Ruhr.

Das verflossene Jahr ist für die Ruhrschiffahrt und den Kohlenhandel der Stadt sehr ungünstig gewesen. In den ersten Monaten wurde die Schiffahrt fast ununterbrochen durch Hochwasser gestört, und bald darauf verminderte sich der Wasserstand in dem Maafse, dafs schon im Mai die Schleusen geschlossen werden mufsten. Der Herbst brachte nur für wenige Tage im November Fahrwasser, da neue Wasserbauten augenblickliche Hindernisse in den Weg stellten, und der früh im December eingetretene Frost die Schiffahrt bald völlig hemmte. Selbst der Wasserstand zwischen Mühlheim und Ruhrort war oft so niedrig, dafs auch leere Schiffe den Strom nicht hinauf geschafft werden konnten. Es hatten nur die wenigen unterhalb der Schleusen bei Mühlheim und die bei Essen gelegenen Gruben den Vorzug, wenn auch meistens durch Landfuhren, ihre Produkte absetzen zu können.

Bei Mühlheim sind drei Zechen, nämlich Sellerbeck, Wiesche und Oberheuerbänksgen, die letzte mit geringer Ausbeute erst seit 1844 in Betrieb. Die Gesammtförderung beträgt etwa 2 Millionen Scheffel Gerifs. Durch vielfache Konkurrenz angeregt, sind die Gewerkschaften bemüht, das Produktionsquantum nach Möglichkeit zu vergröfsern, um bei besserer Verzinsung des Anlagekapitals die Preise immer niedriger stellen zu können. Im Jahre 1830 lieferten die zwei erstgenannten Zechen nur 997060 Scheffel.

Es wurden im vorigen Jahre auf der Ruhr abgefahren nach Ruhrort und Duisburg, von der Oberruhr . . . . . 6404793 Ctr.
von Mühlheim . . . . . 2596224 »

Dagegen haben jene Häfen versandt:

		1846	1845	1844
rheinaufwärts	Ctr.	8462919	8295585	8337495
rheinabwärts bis zur Niederländischen Grenze . .	»	1368907	1252470	1081665
nach den Niederlanden . .	»	1887928	2340930	1780965
im Ganzen	»	11719754	11888985	11200125

Für die Ruhrkohlen, welche nach den Niederlanden exportirt werden und von welchen die Bergwerks- und Ruhrschiffahrtsabgaben entrichtet worden sind, werden seit 1843 aus der Staatskasse vier Pfennige pro Centner Rückvergütigung gewährt, um durch diese theilweise Erstattung jener Abgaben den Ruhrkohlen die Konkurrenz

mit den Belgischen Kohlen in den Niederlanden möglich zu machen. In Folge dieser Erleichterung hat sich die Ausfuhr der Ruhrkohlen auf dem Rhein in den letzten Jahren gehoben, wenn sie auch nicht den Umfang, welchen sie nach 1830 in Folge der Trennung Belgiens von Holland erhalten hatte, wieder gewinnen konnte.

Am meisten hat der Absatz der Ruhrkohlen nach dem Ober- und Mittelrhein zugenommen. Oberhalb Ruhrort wurden verschifft

im J. 1831	. . .	3059745 Ctr.
1840	. . .	7006505 »
1846	. . .	8462919 »

Im letzten Jahre würde der Absatz gewifs noch viel bedeutender gewesen sein, wenn nicht der schlechte Wasserstand auf der Ruhr die Beschaffung der Kohlen so sehr erschwert hätte. In Zukunft möchte jedoch dieser Verkehr mit den oberen Rheingegenden erheblichen Abbruch erleiden, da mehrere Eisenbahnen im Bau begriffen sind, welche die Zufuhr von Steinkohlen aus andern Revieren nach solchen Orten sehr erleichtern, welche bisher vorzugsweise mit Ruhrkohlen versorgt worden sind. Aufserdem ist zu befürchten, dafs der Handel und die Schiffahrt von Mühlheim eine Beschränkung durch diejenigen Eisenbahnen erleiden möchte, welche in der Ruhrgegend selbst angelegt werden, und die Kohlen von den Zechen den benachbarten Rheinhäfen unmittelbar zuführen werden. Für den Bergbau und den Absatz der Kohlen werden diese verbesserten Kommunikationsmittel jedoch jedenfalls förderlich sein. Zu diesen Schienenwegen gehört namentlich die Bahn von Ruhrort nach Lipperheide im Anschlufs an die Köln-Mindener Bahn, welche die Verbindung jenes Hafens mit dem Essenschen Revier herstellt: ferner die Bahn von Steele nach Vohwinkel, welche im Mittelpunkte des Kohlenreviers der Mittelruhr ihren Anfang nimmt und sich an die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn anschliefst, also die Kohlen dieser Gegend dem Hafen von Düsseldorf zuführt. Dagegen wird die Fortsetzung der von der Ruhr bei Mühlheim nach der Sellerbecker Zeche jetzt bestehenden Pferdebahn bis zu den Fettkohlen-Zechen bei Essen projektirt, durch welche Bahn man die Ausbeute dieser Gruben grofsentheils dem Handel und der Schiffahrt von Mühlheim zu sichern hofft. Ebenso ist zu erwarten, dafs eine Zweigbahn von Mühlheim zur Köln-Mindener Bahn, welche eine Stunde unterhalb die Ruhr überschreitet, gebaut werde, wodurch die Abfuhr der Kohlen nach Düsseldorf und weiter sehr befördert würde. Eine gefährliche Konkurrenz dürfte den Ruhrkohlen entstehen einerseits durch die unternommene Bahn von Aachen durch das

Wurmrevier nach Gladbach, welche sich von da weiter nach Crefeld und Ruhrort und über Neufs nach Düsseldorf fortsetzen, und den Fabrikdistrikten des linken Rheinufers die den Ruhrkohlen zwar an Güte nachstehenden, aber viel wohlfeileren Wurmkohlen zuführen wird. Schon jetzt haben diese wegen ihrer billigen Preise vermittelst der Rheinischen Eisenbahn ihren Absatz bis nach Cöln ausgedehnt. Nicht minder werden andererseits die Saarkohlen am Oberrhein nach Vollendung der Ludwigshafen-Bexbacher Bahn stark konkurriren. Um dagegen den Absatz der Ruhrkohlen am oberen Rhein aufrecht zu erhalten, läfst es der Handelsstand an Anstrengungen nicht fehlen. Zur Verminderung der Transportkosten sind schon vier Dampfschleppschiffe von einzelnen Unternehmern an der Ruhr in Thätigkeit gesetzt, und drei andere werden von der Ruhrorter Dampfschiffahrts-Gesellschaft gebaut, um die Kohlenschiffe Bergauf zu schleppen.

Die Fabriken, welche in Mühlheim bestehen, sind im Ganzen in ihrem bisherigen schwunghaften Betriebe fortgesetzt worden: nur haben sie im vorigen Jahre durch den niedrigen Wasserstand theilweise leiden müssen, welcher oft die Zufuhr der Rohstoffe sehr erschwerte. Dies traf besonders die Friedrich-Wilhelms-Hütte, welche mit Maschinen-Werkstätte 1 Hohofen, 1 Klein- und 6 Kupolöfen mit 3 Dampfmaschinen in Betrieb hat. Ebenso war die von einer Französischen Gesellschaft errichtete Zinkfabrik, welche in 38 Oefen Zinkblende verarbeitet, in dem Transport der vom Rhein zu beziehenden Erze gehindert. Aufser dicsen Fabriken sind noch die mit Nesselweberei und Kattundruckerei verbundene Baumwollenspinnerei von 8000 Spindeln zu Louisenthal bei Mühlheim, mehrere Gerbereien, die ihre Fabrikate in bedeutenden Quantitäten im In- und Auslande absetzen, eine Papierfabrik, zwei Tuchfabriken, zwei Seifensiedereien und sechs Tabacksfabriken zu erwähnen.

Crefeld.

Der bedeutendste Industriezweig der Stadt Crefeld ist die Seidenmanufaktur; sie beschäftigt die gröfste Zahl von Kaufleuten und giebt wenigstens zwei Drittheilen der arbeitenden Klasse Nahrung und Verdienst. Mit Recht wird sie als die Schöpferin des raschen Emporblühens und des wachsenden Wohlstandes der Stadt betrachtet, da sie in den mannigfaltigen Verzweigungen viele Gewerbe umschliefst, und mit ihren vielseitigen Beschäftigungen jedem Alter und

jeder Kraft lohnende Arbeit zu bieten vermag. Durch den Wettkampf der Betheiligten hat die Fabrikation in den letzten zehn Jahren eine grofse Vervollkommnung erfahren, in der Geschicklichkeit der Weber, in Verbesserung der Maschinen und ganz besonders in den Fortschritten der Färberei. Die gesteigerte Konkurrenz führt aber auch öfters eine übertriebene Produktion herbei, und bei anhaltenden Stockungen in der Seidenmanufaktur treten für die hauptsächlich von dieser Industrie abhängige Stadt ernstliche Gefahren in ihrem Nahrungsstande ein. Das verflossene Jahr ist leider durch überaus ungünstige Verhältnisse aller Art ausgezeichnet gewesen, und hat einen Nothstand hervorgerufen, welcher nur durch die gröfsten Anstrengungen überwunden werden kann. Die erheblichste Ursache ist allerdings in der allgemeinen Theuerung zu finden, welche den Verbrauch von Seidenwaaren in allen betroffenen Ländern sehr beschränken mufste. Doch sind noch mehrere andere Umstände von Einflufs gewesen, welche weiter unten zu erwähnen sein werden. Von den für Rechnung der Crefelder Seidenfabriken in der Stadt und Umgegend in Betrieb gewesenen c. 8000 Webestühlen wurden schon gegen Ende des Sommers an 1600, und später am Anfang des Winters an 3000 Stühle aufser Thätigkeit gesetzt, wodurch unmittelbar 4500, und mittelbar mindestens 12000 Personen ihren gewohnten Unterhalt verloren.

Die Seidenmanufaktur Crefelds theilt sich in die Fabrikation von Stoffen, von Sammt und von Bändern. Zu Seidenstoffen zählt man alle glatten und façonnirten Kleiderzeuge, ferner Herren- und Damentücher, Shawls und Westenzeuge; diese Gattungen machen bei ihrer Mannigfaltigkeit und dem durch Mode und zunehmenden Luxus gesteigerten Verbrauch den wesentlichsten Theil der Seidenmanufaktur aus. Kleiderzeuge für Damen stehen hierbei an der Spitze und bieten mit den tausendfaltigen Musterungen und Farbenzusammenstellungen dem Geschmacke der Fabrikanten den weitesten Spielraum dar. Crefeld liefert hierin ebenso dauerhafte, als schöne und geschmackvolle Waaren, und es ist hervorzuheben, dafs sich dabei eine Befreiung von dem Zwange der französischen Mode und die allmälige Bildung eines selbstständigen Deutschen Geschmackes geltend macht. Auch in Westen, Halsbinden und Damen-Shawls wird viel Schönes geboten uud es sind zur Einrichtung von Jacquard-Maschinen und anderen Fabrikgeschirren keine Kosten gescheut worden, um es in diesen Artikeln mit dem Auslande aufnehmen zu können.

Sammt und Plüsch werden für Rechnung der Crefelder Fa-

brikanten zwar noch in grofsen Massen angefertigt, aber die billigen Löhne haben ihre Anfertigung aus der Stadt mehr und mehr verdrängt und zu den ländlichen Bewohnern in der Umgegend gebracht: in der Stadt werden hauptsächlich nur difficile couleurte Sammte, schwere schwarze Köpersammte und Sammtwesten, bunt gestreift und gemustert, angefertigt. — Die Fabrikation von Seidenbändern hat durch Konkurrenz des Auslandes, namentlich der Schweiz, sehr abgenommen, so dafs sie kaum zu erwähnen sein würde, wenn nicht die Mode vor zwei Jahren einen wichtigen Artikel in dem Sammtbande in Aufnahme gebracht hätte, welches von allen Breiten und Farben in solchem Umfang verlangt wurde, dafs der Bedarf anfänglich mit den bestehenden Einrichtungen nicht befriedigt werden konnte.

Für den Kontinentalabsatz Crefelder Seidenfabrikate ist Leipzig der wichtigste Platz; hier nimmt ein grofser Theil des Zollvereins seinen Bedarf an Seidenwaaren, und werden die meisten Geschäfte mit Rufsland, Polen, der Moldau und Wallachei, und der Levante abgeschlossen. Hamburg und Bremen nehmen eine ähnliche Stellung in Bezug auf den Absatz der Crefelder Fabrikate nach Dänemark, Norwegen und Schweden und den transatlantischen Gegenden ein. Frankfurt a. M. führt dieselben hauptsächlich für die südlichen Zollvereinsstaaten. Aufser diesen Verkehrsvermittlungen wird von Crefeld aus mit fast allen Kontinentalländern — die Oesterreichischen Staaten ausgenommen — eine direkte Geschäftsverbindung durch regelmäfsige Reisen unterhalten.

Im vorigen Jahre ist jedoch das Geschäft auf allen Handelsplätzen und in allen Ländern, wo die Crefelder Fabrikanten ihren Absatz zu suchen gewohnt sind, mehr oder minder unbefriedigend ausgefallen. Im Zollverein war es sehr gedrückt in Folge der anhaltenden Theuerung aller Lebensmittel; aufserdem kann die Crefelder Industrie noch immer schwer die Konkurrenz der kostbaren Luxusartikel und leichten Modewaaren, welche Frankreich liefert, und der gangbaren Mittelsorten glatter Kleiderstoffe, welche von der Schweiz eingehen, ertragen. — Die Schweiz nimmt von Crefeld einige Sammte und Sammtbänder; doch hat der Absatz durch das allmälige Verschwinden der Landestrachten, und die politischen Unruhen der letzten Jahre sehr abgenommen. — Frankreich ist durch Prohibitivzölle für die meisten Artikel unzugänglich; die Versendungen dahin beschränken sich auf einige Sammtbänder, welche ausnahmsweise geringer besteuert sind. — Der Absatz nach Spanien und Portugal ist zu grofser Unbedeutendheit herabgesunken und wird fast nur durch Frankreich

vermittelt. Der Verkehr mit Belgien hat in den letzten Jahren bei günstigen Zollverhältnissen sehr zugenommen; doch war er im vorigen Jahre, so wie mit den Niederlanden, der Mifsernten wegen viel geringer. Nach dem Norden waren die Versendungen von keiner Bedeutung, und sie haben sich auch nach Rufsland nicht über den ziemlich beschränkten Umfang der früheren Jahre ausgedehnt. Der Absatz nach Polen, den Oesterreichischen Staaten und dem Orient ist durch das Aufhören des Freistaats Krakau empfindlich berührt worden. — Die hinsichtlich des Verkehrs mit Grofsbritannien gleich Anfangs gehegten Zweifel, ob derselbe nämlich durch die Zollermäfsigungen einen grofsen Aufschwung erlangen werde, haben sich bestätigt. Nur in Artikeln, welche dort als fremdes Fabrikat gelten, und welche sich bereits bei den früheren hohen Zöllen einigen Absatz angebahnt hatten, wurden dahin Geschäfte gemacht, und vielleicht des verminderten Zolles wegen in etwas gröfserer Ausdehnung als früher. Dagegen hat sich klar herausgestellt, dafs für alle diejenigen Crefelder Fabrikate, welche sich durch keine Eigenthümlichkeiten vor den Englischen auszeichnen, namentlich für glatte und gemusterte seidene Stoffe, und die meisten Gattungen glatter Sammte bei dem noch immer hohen Gewichtszolle von 9 Sh. pro Pfd., der incl. Versendungs- und Verzollungsspesen nach der niedrigen Stellung der Seidenpreise die Waaren noch mit 20 — 25 Proc. vom Werthe trifft, von dem Verkaufe nach England abgesehen werden mufs. Französische Gaze, Satin- und andere seidene Bänder sind nur wenig im Zoll ermäfsigt worden, weil selbst bei dem früheren Zolle die Importation dieser Artikel überaus grofs und es den Englischen Fabriken in Coventry fast nicht möglich war, zu konkurriren. Diese Konkurrenz beschränkt sich daher auf geringeres Fabrikat. Bedeutender ist die Herabsetzung auf Sammtband, da der Artikel in England nicht fabrizirt wird und deshalb ein Schutz nicht nöthig war.

Unter den überseeischen Ländern behaupten unstreitig die Vereinigten Staaten von Amerika den ersten Rang für den Debit der Crefelder Fabrikate. In Ländern, wo fast jeder Einwohner gut gekleidet ist, weil der tägliche Erwerb weit über den eigentlichen Nahrungsbedarf hinausgeht, ist der Begehr nach Luxuswaaren in weit gröfserem Verhältnisse zur Bevölkerung; man mufs über Quantum und Werth der Importation erstaunen. Von den Versendungen nach diesem Lande geschieht wenig für Amerikanische Rechnung; der bei weitem gröfsere Theil wird von den Fabrikanten unternommen, entweder aus blofser Spekulation, oder um den Webern in stillen Perioden

Arbeit zu verschaffen; oft auch, um die Preise bei dem gewöhnlichen Verschliefsen nicht zu drücken. Fast jede gröfsere Fabrik von Crefeld interessirt sich mehr oder weniger für diesen Absatz. Durch die Stockung des inländischen Absatzes im vorigen Jahre waren sie noch mehr, als sonst, auf diesen Markt hingewiesen. Derselbe wurde aber durch die bedeutenden Konsignationen, welche dahin gemacht wurden, überführt, um so mehr als noch grofse Reste früherer Sendungen vorhanden waren, die Moden auch eine ungünstige Richtung genommen hatten, und die regelmäfsigen Abzüge durch den Krieg mit Mexico gestört waren. Die Zurückhaltung der Käufer wurde noch durch die Aussicht auf bedeutende Tarifveränderungen und auf die Wirkungen der Subtreasury Bill, wonach die Zölle vom 1. Dezember an in baarem Gelde entrichtet werden sollten, gesteigert und so geschah es, dafs ungeachtet der Spottpreise, wozu losgeschlagen wurde, dennoch der gröfsere Theil der konsignirten Waaren unverkauft blieb. In diesem Verhältnisse liegt der Hauptgrund, warum die Fabrikanten, welche sonst bei den schwächsten Chançen keinen Anstand nehmen, gröfsere Partien im Winter für Amerikanischen Konsumo aufs Lager zu fabriziren, um ihre Arbeiter nur nicht aufser Verdienst zu setzen, seit dem Herbst gänzlich davon absehen mufsten. — Die Verluste der Fabrikanten im Amerikanischen Geschäfte wurden noch durch zwei Umstände vergröfsert, nämlich durch die Extra-Assekuranz-Prämie gegen die Gefahren der Piraterie wegen des Mexikanischen Kriegs, welche in der Haûptversendungszeit bis zu 2 Proc. betrug, und zweitens durch die Veränderungen in dem Zolltarif der Vereinigten Staaten, welche die meisten dieser konsignirten Waaren nicht benutzen konnten, da sie noch vor Anwendung des neuen Tarifs zur Verzollung gekommen sind. Die Veränderungen bestehen in Bezug auf Seidenwaaren in einer Herabsetzung des bisherigen Werthzolles von 30 Proc. für mit Baumwolle gemischte Waaren auf 20 Proc., und in einer Umwandlung des bisherigen Gewichtszolles von $2\frac{1}{2}$ Dol. p. Pfd. für ganz seidene Waaren in einen Werthzoll von 25 Proc.

Das Geschäft nach Mexico hat sowohl direkt als indirekt seit dem Ausbruche des Krieges aufgehört. Ebenso war der Verkehr mit Buenos-Ayres durch die Blokade des La Plata abgeschnitten. Nach beiden Ländern fand früher ein nicht unbedeutender Abzug von Seidenwaaren Statt. — Central-Amerika, welches meist über La Guayra importirt, hat nur einen sehr beschränkten Absatz und bezieht wahrscheinlich mehr über die Leipziger Messe als direkt. — Brasilien — Rio, Bahia und Pernambuco — nimmt an Wichtigkeit

für die Crefelder Fabrikation zu. Das Klima ist nur der Dauer der Farben gar zu hinderlich und nachtheilig; sonst würden die Unternehmungen dahin mehr vervielfältigt werden können. — Chile — Valparaiso — hat sehr viel Verkauf Crefelder Seidenwaaren, welchem jedoch eine starke Konkurrenz Französischer Häuser entgegensteht. Da der Wohlstand des Landes zunimmt, und die bürgerliche Ordnung ziemlich gesichert ist, so wird sich immer mehr ein regelmäfsiger Absatz dahin bilden, wie dasselbe auch von Peru zu erwarten ist. — Im verflossenen Jahre haben jedoch auch die Versendungen nach den Südamerikanischen Hauptmärkten ein schlechtes Resultat geliefert, weil sie gleichfalls wegen der Hemmung des Europäischen Absatzes überführt worden sind. Nach den Westindischen Inseln, welche seit längerer Zeit nur durch den indirekten Verkehr dahin über Hamburg, Bremen und Paris ein Interesse darboten, waren die Versendungen sehr schwach, da die Retouren durchgehends schlechte Rechnung gebracht hatten.

Mit der Seidenmanufaktur hängt der Seidenhandel eng zusammen. Derselbe theilte den Druck, welcher auf ersterer lastete; es war fast immer sehr schwierig, die Preise der Quelle zu erreichen, und das Geschäft ist im Ganzen genommen wenig lohnend gewesen. Die Seidenpreise hielten sich gröfstentheils auf einem Mittelstand. Seit dem Herbst sind jedoch die ordinären Qualitäten noch im Preise gewichen und wirklich billig zu nennen, während schöne Waare durch ihre Seltenheit theurer geblieben ist. Der Verbrauch hat sich wie früher, in den Mailänder und Turiner Qualitäten bewegt; doch verschaffen sich jetzt auch die in England ouvrirten Chinesischen und Bengal Organsins hier Eingang, und sind für einige Artikel mit Vortheil verwendet worden. Die schönen Französischen Organsins finden fortwährend nur in sehr geringem Maafse Verwendung, weil sie für die Crefelder Artikel zu kostbar sind. — Zur Ermittelung des Handelsgewichts der rohen Seide ist in Crefeld, gleichwie in Elberfeld, von einer Aktiengesellschaft eine öffentliche Seidentrocknungs-Anstalt errichtet worden, deren Statuten durch die A. K. O. vom 14. Oktober 1844 die Allerhöchste Bestätigung erhalten haben, indem gleichzeitig die Rechtsverbindlichkeit der durch die Anstalt festgestellten Handelsgewichte der geprüften Seiden für die Kontrahenten durch die Verordnung vom 14. Oktober 1844 (Gesetz-Sammlung S. 661) ausgesprochen worden ist. Es wurden nach den Registern der Anstalt

im J. 1845 . . . 394,317 Pf.
und im J. 1846 . . . 389,601 »
im letzten Jahre also weniger . . . 4,716 Pf.

rohe Seide geprüft. Die Abnahme erklärt sich aus den allgemeinen Konjunkturen.

Die Seidenfärberei hat in gleichem Maafse wie die Manufaktur eine Verminderung ihres Betriebes erfahren. Es bestehen 20 Färbereien in Crefeld, welche im J. 1845 ungefähr 270—280 Knechte beschäftigten. Man kann die Leistung dieser Arbeiter zu 1500 Pf. Seide pro Kopf durchschnittlich im Jahre annehmen, so dafs 270 Arbeiter etwa 405000 Pf. Seide geliefert haben. Im vorigen Jahre ist die Produktion jedoch erheblich geringer gewesen. Es wird übrigens am Platze ein gröfseres Quantum Seide gefärbt, als verarbeitet, dessen Mehrbetrag zum geringern Theile für das Ausland, und in gröfserem Maafse für die Fabriken von Kempen, Süchteln, Viersen, Gladbach, Rheydt, Köln, Mühlheim a. R. und Elberfeld bestimmt ist. Bei gutem Geschäftsbetriebe kann der ganze Farblohn zu durchschnittlich 12 Sgr. pro Pfund veranschlagt werden.

Bei der gröfseren Ausdehnung der Seidenmanufaktur und der vermehrten Konkurrenz hat man in neuerer Zeit auf die Appretur eine gröfsere Aufmerksamkeit verwenden und darauf Bedacht nehmen müssen, vermittelst derselben die Waaren so herzurichten, dafs sie das beim Verkaufe erforderliche Ansehen erhalten, und an Griff, zuweilen auch an Dauerhaftigkeit gewinnen. Die Appretur-Anstalten in Crefeld sind theilweise Eigenthum der Fabrikanten, die solche für ihre eigenen Waaren benutzen, theilweise Eigenthum der Appreteure, die gegen Lohn die Waaren Anderer herrichten. Es haben von den Seidenfabriken nur 7 eigene Appreturen, welche aber mehr auf Haupt-Artikel, wie Sammt, Atlas u. dergl. sich beschränken. Die Zahl der Lohnappreteure beträgt 10, welche neben den gleichen Stoffen auch Kleiderzeuge, Westen, Shawls und Modesachen herzurichten haben. Mögen die Leistungen der ersteren in ihrem speziellen Wirkungskreise genügen, so können doch letztere, wenn sie auch in neuerer Zeit sich vervollkommnet haben, das Bedürfnifs der Industrie bei den so sehr gesteigerten Anforderungen der Zeit nicht mehr befriedigen. Oft mufs der Fabrikant durch Mehrgebrauch von Seide das zu ersetzen suchen, was anderwärts, namentlich in Frankreich, ungleich billiger durch die Appretur geleistet wird, und unvollkommne Einrichtungen, so wie unsichere Resultate machen die Anfertigung mancher Artikel und Farben fast unmöglich. Es ist daher die Absicht, eine

öffentliche Appretur-Anstalt vermittelst einer Aktiengesellschaft zu errichten, wie eine solche schon seit längerer Zeit in Gladbach unter den erfreulichsten Resultaten besteht. Mit bedeutenden technischen Mitteln ausgerüstet, wird sie zur wesentlichen Vervollkommnung des Fabrikats beitragen, und ebenso billigere Preise, als die Einführung neuer Artikel, namentlich gewisser leichter Seidenzeuge, welche bisher nicht zu liefern waren, möglich machen.

Halbseidene Waaren werden in Crefeld sehr wenig und Baumwollenwaaren gar nicht fabrizirt. Der Twistverbrauch war daher bisher ganz unbedeutend. Seitdem aber die Englische Baumwollenspinnerei eine solche Vervollkommnung erlangt hat, dafs sie einen gasirten doublirten Twist in Feine von No. 100—200 liefert, der bei der Sammtfabrikation die Seide in der Kette und dem Einschlag zu ersetzen im Stande ist, so wird jetzt bei leichten Sammten dieser Twist vielfach statt Seide verbraucht. Dieses Garn ist von so edlem Stoffe und so rein und glatt gesponnen, dafs es im gefärbten Zustande fast dem Ansehen der Seide gleichkommt. Zu dem Poile bei Sammt übrigens wird nur Seide genommen.

Auch die Wollenmanufaktur hat in Crefeld in Vergleich zur Seidenfabrikation keinen bedeutenden Umfang. Es besteht nur eine Tuchfabrik, welche ordinaire und Mitteltuche und auch sonstige Wollenstoffe zur Bekleidung der weniger bemittelten Stände und für die Militairverwaltung liefert. Sie hat 1500 Spindeln in Betrieb und setzt ihre Fabrikate vornehmlich in den Vereinsstaaten ab. — Mehrere Handlungshäuser beschäftigen sich auch mit der Fabrikation von wollenen Strickgarnen und mit Strumpfweberei. Die Sayett-Fabrikation hat jedoch an Wichtigkeit sehr verloren, seitdem die Handgespinnste durch Englisches Maschinengarn verdrängt worden sind. Früher hatten die Sayettfabriken ihre Kämmereien und beschäftigten mit Handspinnerei eine bedeutende Anzahl Arbeiter, während jetzt ihre Thätigkeit sich auf das Zwirnen, Färben und Fertigmachen Englischer roher Garne beschränkt. Dabei hat sich der Handel mit ganz fertig aus England kommenden Strickgarnen sehr ausgedehnt und es werden von letzteren, so wie von ein- und zweifachen Garnen zusammen jährlich etwa 3000 Centner im Werthe von 250,000 Thlrn. bezogen. Bradford in Yorkshire liefert die meisten einfachen Garne, und Aberdeen vorzüglich die fertigen wollenen Strickgarne. — Die mit der Sayettfabrikation verbundene Strumpfweberei ist durch die Konkurrenz der Sächsischen Fabriken immer mehr eingeschränkt worden und zählt jetzt nur noch

160 Strumpfstühle. Um sich aufrecht zu erhalten, beschäftigt sie sich vornehmlich mit der Anfertigung dauerhafter und schwerer Waaren, welche zwar ungleich theurer, aber auch viel dauerhafter als die gewöhnlichen Sächsischen Fabrikate sind.

Unter den übrigen industriellen Anlagen sind mit Rücksicht auf ihren gröfseren Umfang nur noch die Branntweinbrennereien und die Bierbrauereien hervorzuheben. Die ersteren haben vollauf arbeiten können und bei den immer steigenden Preisen den Ackerwirthen einen guten Nutzen abgeworfen, da die Kartoffelernte des verflossenen Jahres viel besser als die vorhergehende war, und die Beziehungen von Branntwein aus den östlichen Provinzen, welche sonst eine empfindliche Konkurrenz verursachen, in diesem Jahre nur gering sein konnten. — Der Betrieb der Bierbrauereien war wegen des hohen Preises der Gerste beschränkter als im J. 1845 und wenig lohnend. Auch die Aussichten sind sehr trübe, da die Gerste aufserordentlich im Preise gestiegen ist, und der Verbrauch von Bier sich bei der anhaltenden Theuerung bedeutend vermindern mufs.

Seinen Bedarf an Kohlen und die sonstigen Güter, welche Crefeld vom Rhein her bezieht, erhält es durch den Hafen von Uerdingen, dessen Handel mit dem Handel und der Industrie von Crefeld in der engsten Verbindung steht. Der Kohlenhandel, welcher vornehmlich in diesem Hafenplatz sehr bedeutend ist, hat im vorigen Jahre ungeachtet des gelinden Winters von 1845 auf 1846 und des ungünstigen Wasserstandes der Ruhr keine wesentliche Abnahme erfahren. Was die Schiffahrt anbetrifft, so haben deren Verhältnisse sich in den letzten Jahren sehr verändert. Die Beurtschiffahrten von Amsterdam und Rotterdam nach Uerdingen sind in Folge der Konkurrenz der Dampfschleppschiffahrt eingegangen. Statt dessen bedient man sich zu den Waarenbeziehungen von den Niederlanden theils der Personen-Dampfschiffe der Niederländischen und Düsseldorfer Gesellschaft, theils der Schleppschiffe der Kölner Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, theils der Segelschiffe, die an die Stelle der früheren Beurtschiffe getreten sind. Indessen hat auch die Benutzung des Weges über die Maas nach Venloo, und von da per Achse nach Crefeld zugenommen, wenn derselbe auch etwas kostspieliger und namentlich bei überseeischen Beziehungen durch den höheren Niederländischen Transitzoll und durch Extrakosten erheblich erschwert wird. Der Speditionshandel ist theilweise von Uerdingen nach Venloo übergegangen, wo zwei Beurtschiffahrtsgesellschaften mit Dampfbooten die Verbindung mit den holländischen Seehäfen lebhaft unterhalten. Ebenso

hat sich der Grofshandel in Kolonialwaaren in den letzten Jahren in Uerdingen vermindert, während er in Crefeld nicht unbedeutend an Umfang gewonnen hat. Die drei Zucker-Raffinerien in Uerdingen arbeiteten im vorigen Jahre mit gewohnter Thätigkeit und ungeachtet der sehr ungünstigen Konjunkturen für alle Verbrauchsartikel ist doch nur ganz unbedeutend weniger Rohzucker als im J. 1845, von ihnen versteuert worden.

Beim K. Handelsgericht zu Crefeld waren während des Justizjahres vom 1. November 1845 — 31. Oktober 1846 anhängig

1. vorjährige Sachen	61	
2. neue Sachen	2069	
3. per continuation oder per opposition auf die Rolle gebrachte Sachen	171	
zusammen	2301	Sachen.
Davon wurden abgemacht	2185	»
und blieben unerledigt	116	»
Es ergingen Vorbescheide	212	
kontradiktorische Urtheile	841	
Kontumacial-Urtheile	1140	
zusammen	2193	Urtheile.
Von der Rolle wurden gestrichen	257	Sachen.

Bei dem K. Gewerbegericht zu Crefeld schwebten in dem obengedachten Zeitraum . . . . . 998 Sachen.

Hiervon wurden gerichtlich verglichen . . .	658	»
und aufsergerichtlich	156	»
ferner an das Hauptbüreau verwiesen . . .	184	»

Amsterdam.

Der Verkehr der Preufsischen Schiffe in diesem Hafen in den Jahren $18^{44}/_{46}$ ergiebt sich aus nachstehender Uebersicht:

Eingang.				Länder, woher die Schiffe gekommen und wohin sie versegelt.	Ausgang.			
1844. Schiffe.	1845. Schiffe.	1846. Schiffe.	Gegenstände der Ladung.		Gegenstände der Ladung.	1844. Schiffe.	1845. Schiffe.	18 Sc
75	33	97	Getreide.	Preufsen.	Stückgüter.	14	8	
8	1	7	Holz.		Zucker.	4	1	
4	1	2	Oelsaat.		Eisen.	2	.	
1	.	1	Spiritus.		Thran.	1	.	
2	.	.	Oel.			.	.	
.	.	1	Zink.			.	.	
.	.	21	Getreide.	Rufsland.	Stückgüter.	1	.	
.	6	2	Holz.		Zucker.	.	2	
4	3	1	Oelsaat.			.	.	
1	.	1	Pech, Theer, Talg.			.	.	
.	.	.		Hamburg.	Zucker.	.	3	
.	.	.		Italien.	Desgl.	.	2	
.	1	1	Getreide.	Oesterreich.	Desgl.	2	.	
.	.	.			Stückgüter.	.	1	
1	.	.	Stückgüter.	Ionische Inseln.		.	.	
.	.	.		Griechenland.	Zucker.	.	.	
.	1	.	Stückgüter.	Türkei.	Desgl.	.	.	
.	.	1	Getreide.	Aegypten.		.	.	
.	.	.		Algier.	Heu.	.	.	
.	1	1	Stückgüter.	Vereinigte Staaten.		.	.	
1	.	.	Thran.			.	.	
.	.	.	in Ballast.		in Ballast.	73	31	
97	47	136	zusammen.		zusammen.	97	48	1

Unter fremder Flagge sind aus Preufsischen Häfen in Amsterdam eingelaufen: im Jahre 1844: 429, 1845: 203, 1846: 276 Schiffe.

Antwerpen.

Belgien hatte sich von den Folgen des Mifswachses der Kartoffeln im Jahre 1845 noch nicht erholt, als in der mangelhaften Roggenernte des Jahres 1846 ein neues in alle inneren Verhältnisse tief eingreifendes Ereignifs eintrat. Der Ausfall an Roggen, welcher auf 3½ Millionen Hektolitres, oder etwa zwei Drittheil des gewöhnlichen Ertrages geschätzt wird, wirkte um so empfindlicher, als auch Bohnen, Erbsen und andere Hülsenfrüchte einen Minderertrag lieferten und selbst die Kartoffeln keineswegs überall die gewohnten Erträge gaben. Der gute Ertrag der Weizenernte konnte für diese Ausfälle keinen Ersatz gewähren.

Diese Verhältnisse riefen aufserordentliche, das ganze Jahr hindurch fortdauernde Einfuhren von Getreide vom Schwarzen Meere, den Vereinigten Staaten und den Ostseehäfen hervor. Es wurden zum Verbrauch deklarirt, von

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
aus dem Zollverein Ko.	19074898	—	2206822	1030737
» Rufsland . . . »	28990729	12146070	—	—
» Dänemark . . . »	11817656	4219991	7640324	—
» d. Niederlanden »	4702496	—	8395972	—
» Frankreich . . »	21000490	8973404	—	—
» Grofsbritannien »	11994382	—	—	—
» and. Ländern . »	30012817	13576197	4426876	2630136
zusammen . . »	127593468	38915662	22669994	3660873
Dagegen i. J. 1845 »	91829625	20027877	36827953	5515370
» » 1844 »	14518864	1073261	39368805	5722424

Der Hafen von Antwerpen nahm an dieser lebhaften Bewegung im Getreidehandel einen hervorragenden Antheil. Es wurden demselben zur See zugeführt:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hülsenfr.
Hekt.	1494575	972300	197110	82805
Darunter aus Pr. Häfen				
auf Pr. Schiffen . . . »	110690	35535	15105	—
» fr. » . . . »	95345	39875	12695	—
zusammen aus Pr. Häfen »	206035	75410	27800	—

Diese Zufuhren würden genügend gewesen sein, um eine jede Besorgnifs vor Mangel in Belgien selbst zu beseitigen, wenn nicht die Nachbarländer grofse Posten Getreide wieder abgezogen hätten.

Die Preise von Weizen und Roggen waren im Laufe des Jahres in Antwerpen besonders erheblichen Schwankungen nicht unterworfen; während der ersten sieben Monate des Jahres standen die Durchschnittspreise für Weizen nach Qualität ziemlich gleichmäfsig zwischen 21 und 25 Frs. pr. Hekt.; in den Monaten August und September sanken sie auf 19 bis 23 Frs, nahmen im Oktober den früheren Stand wieder ein und schlossen im November und Dezember mit 23 bis 26,50 Frs. Die Roggenpreise standen in den drei ersten und drei letzten Monaten des Jahres auf 17 bis 19 Frs., in den übrigen auf 16 bis 17,50 Frs.

Die Einfuhr von roher Wolle in Belgien war geringer, als in den Vorjahren. Es wurden importirt:

	1846.	1845.	1844.
aus dem Zollverein . . . Ko.	1793884	1924066	1537843
» den Niederlanden . »	507377	730938	196262
» Grofsbritannien . . »	221908	486293	861012
» Frankreich . . . . . »	337696	318812	342101
» andern Ländern . . »	567569	1215393	983123
zusammen . . »	3428434	4675502	3920341

Die eingetretene Verminderung erklärt sich zum grofsen Theil aus der besonders starken Zufuhr im Jahre 1845; aufserdem liefs der Stand der Preise den Ankauf grofser Vorräthe nicht zu.

Das Geschäft in wollenen Waaren behauptete sich im Allgemeinen in der bisherigen Ausdehnung. Es wurden ausgeführt

an gewalkten Wollenwaaren	1846.	1845.	1844.
nach dem Zollverein . . . . . Ko.	200891	187011	328755
» den Niederlanden . . . . . »	91829	78388	43143
» Grofsbritannien . . . . . »	61428	56760	64001
» Italien . . . . . »	71104	147550	167520
» den Vereinigten Staaten . . »	118086	84135	80410
» andern Ländern . . . . . »	120704	96740	113001
zusammen . . »	664042	650582	797431
an ungewalkten Wollenwaaren . »	43434	48757	62506

von den letzteren mehr als die Hälfte nach den Niederlanden. Wenn hiernach in der Ausfuhr der ungewalkten Wollenwaaren eine verhältnifsmäfsig bedeutende Abnahme eingetreten ist, so ist zu berücksichtigen, dafs die Einfuhr von diesen Waaren in weit stärkerem Verhältnifs zurückgegangen ist, mithin der innere Markt mehr als bisher durch die einheimische Fabrikation versorgt wird. Der Umfang der Wollenwaaren-Fabrikation in den hauptsächlichsten Fabrikdistrikten des Landes ergiebt sich aus nachstehender Schätzung:

1. Gewalkte Wollenwaaren.

	Zahl der Anstalten.	Jährliche Produktion.	Werth derselben.
Arr. Verviers	384	140000 Stck. à 20m	30800000 Frs.
» Lüttich	8	15000 » desgl.	3300000 »

2. Ungewalkte und halbwollene Waaren.

» Verviers	4	8600 » »	860000 »
» St. Nicolas	28	105000 » »	6750000 »
» Brüssel	51	162915 » »	2273950 »
» Courtray	51	— » »	603750 »
» Tirlemont	15	5100 » »	585000 »
zusammen	541	436615 Stck. à 20m	45172700 Frs.

Auch von roher Baumwolle hat die Einfuhr abgenommen. Sie betrug:

	1846.	1845.	1844.
aus Grofsbritannien . . . . . Ko.	1566301	1992028	2094465
» den Vereinigten Staaten . »	3985862	5713185	4710720
» andern Ländern . . . . . »	600625	985800	397915
zusammen . . »	6152788	8691013	7203100

Die Spinnerei hat in der technischen Vervollkommnung Fortschritte gemacht; man beginnt jetzt mehr als früher die feineren Garn-Nummern zu spinnen. Von dem Garn sind gröfsere Mengen als sonst nach dem Zollverein exportirt, theils in Folge besonderer durch den Englischen Markt bedingter Konjunkturen, theils weil die Schnelligkeit des Bezuges den Verbrauchern die Versorgung vor dem Eintreten der Erhöhung des vereinsländischen Eingangszolls erleichterte. In und bei Gent, dem Sitze der Spinnerei, bestehen etwa 40 Fabriken mit nahe an 270000 Spindeln. Die Weberei, welche fast ausschliefslich für den Bedarf des eigenen Landes und für die Ausfuhr nach den Niederlanden arbeitet — im Durchschnitt der Jahre $18^{44}/_{46}$ sind nur etwa 1350 Ctr. nach andern Ländern exportirt — hat in Belgien weniger als anderwärts unter der Ungunst der Konjunkturen gelitten.

In Beziehung auf Flachs und die daraus verfertigten Waaren ergiebt sich die Handelsbewegung aus folgender Uebersicht:

		1846.	1845.	1844.
Flachs, roher,	Einfuhr Ko.	1731981	955036	1730634
» »	Ausfuhr »	5754276	7259509	4523110
Leinengarn und Zwirn	» »	2164311	2492025	2013582
Leinenwaaren	» »	2589507	2904321	2896590

Die mechanische Spinnerei, wenn auch in neuerer Zeit unter den gestiegenen Preisen des Rohmaterials leidend, ist im Fortschreiten begriffen. Auch hier ist Gent der Sitz der Industrie; es sind etwa 46000 Spindeln im Gange, welche sich vorzugsweise auf die Etablis-

sements von vier Aktiengesellschaften, der Société de la Lys, der Soc. Gantoise, der Soc. de Gand und der Soc. Feyricx vertheilen. Eine neue bedeutende Fabrik wird nächstens in Betrieb treten. Bei weitem ungünstiger sind bekanntlich die Verhältnisse der Weberei. Dadurch dafs dieser Industriezweig der Hauptsache nach nicht fabrikmäfsig, sondern von kleinen selbständigen Webern betrieben wird, und sich deshalb von veralteten Methoden und verlassenen Gattungen nicht losmachen kann, ist ein auswärtiger Markt nach dem andern verloren gegangen, und es scheint der zuletzt noch übrig gebliebene, der Französische, trotz aller von Belgien dafür gebrachten Opfer, ebenfalls nicht mehr haltbar zu sein. Es sind nach Frankreich ausgeführt:

	1846.	1845.	1844.
an Garnen . . . . Ko.	1717789	2185383	1717477
» Geweben . . . »	2052599	2278327	2403680

Es ergiebt sich hieraus einmal die Abnahme der Ausfuhr nach Frankreich und ferner, bei einer Vergleichung mit den allgemeinen Ausfuhrresultaten, die geringe Bedeutung der übrigen auswärtigen Märkte für den Belgischen Export. Ueber die Grenze des Zollvereins sind im Durschnitt der Jahre $18^{44}/_{46}$ an Garnen und Zwirn 4800 Ctr., an Geweben nur 2300 Ctr. ausgeführt worden.

Die Metallproduktion erfreut sich eines blühenden Zustandes. Die Ausbeute an Roheisen wird

für 57 mit Steinkohlen arbeitende Hohöfen	auf etwa	211500000	Ko.
» 23 » Holzkohlen	»	»	»	»	16790000	»
zusammen für 80 Hohöfen	»	»	228290000	»

im Jahre, die Ausbeute von Zink, welche im Jahre 1837 auf nur 1833000 Ko. angeschlagen wurde, auf 9000000 Ko. geschätzt. Die Zinkproduktion befindet sich der Hauptsache nach in den Händen von vier Aktiengesellschaften, mit einem ursprünglichen Stammkapital von zusammen 16540000 Frs., der Soc. de la vieille montagne, welche etwa zwei Drittheile der Gesammtproduktion liefert, der Soc. de la nouvelle montagne, der Concession de Corphalie und der Soc. de la grande montagne. Die Ausfuhr betrug

an Roheisen	1846.	1845.	1844.
nach dem Zollverein . Ko.	17719176	13049548	22002930
» Frankreich . . . . »	45669373	30301407	31914359
» andern Ländern . »	—	102132	1227835
zusammen . . »	63388549	43435087	55145124
an Zink, roh . . . . . »	4730198	4345982	3665375
an Zink in Blechen . . »	1349042	1280475	1207699

Die Ausfuhr von rohem Zink geht fast ausschliefslich nach Frank-

reich; Zinkbleche werden vorzugsweise nach Grofsbritannien, den Niederlanden und den Vereinigten Staaten exportirt.

Von Eisenwaaren, mit Ausnahme von Maschinen und Maschinentheilen, hat die Ausfuhr abgenommen. Es wurden exportirt:

		1846.	1845.	1844.
Eisenbahnschienen	Ko.	4086520	6117635	9124792
Gufswaaren	»	379269	396267	600929
Geschmiedete Eisenwaaren . .	»	652988	1418151	1238742
Nägel	»	4833173	5194997	4574592
Maschinen und Maschinentheile	»	2832342	2161341	1968774

Nach dem Zollverein ausgegangen sind von Schienen die gesammten Ausfuhren, von Nägeln ganz unbedeutende Mengen,

		1846.	1845.	1844.
von Gufswaaren	Ko.	127726	85309	139056
» geschmiedeten Eisenwaaren . .	»	290831	616384	150466
» Maschinen und Maschinentheilen	»	994553	643453	424695

Die Bedeutung des Transitverkehrs über Belgien tritt seit einer Reihe von Jahren in ununterbrochener Zunahme hervor. Derselbe stellte sich nach offiziellen Angaben:

im J. 1841 auf 57488462 Frs., im J. 1844 auf 109108529 Frs.,
» » 1842 » 59901426 » » » 1845 » 124929949 »
» » 1843 » 65925041 »

und ist im verflossenen Jahre in Folge der Transporte von Lebensmitteln, welche über Belgien nach Deutschland und Frankreich gegangen sind, wiederum bedeutend gestiegen. Genaue Zahlen sind noch nicht anzugeben, doch läfst sich übersehen, dafs für die Bezüge über Belgien der Zollverein bei Weitem den ersten Rang einnimmt. Die mannigfachen Flufs-, Kanal- und Eisenbahn-Verbindungen tragen hierzu wesentlich bei; von Neuem ist aber die Erfahrung bestätigt, dafs die Wasserverbindung solange im Stande ist, den Sieg über Eisenbahn-Verbindungen davonzutragen, als nicht letztere bei Festsetzung der Frachten sich zur möglichsten Beschränkung und bei Vertheilung der Waarenklassen zu der genauesten Vergleichung mit den Wasserwegen entschliefsen. Bei einer nicht geringen Anzahl von Ausfuhren aus dem Zollverein nach und über Belgien wird die Wasserstrafse nach Rotterdam und von da auf den Binnengewässern nach Antwerpen der Eisenbahn vorgezogen.

In den Hafen von Antwerpen sind eingelaufen:

im Jahre 1844 . . . 1301 Schiffe mit 209281 Tonnen.
» » 1845 . . . 1941 » » 287628 »
» » 1846 . . . 2214 » » 329495 »

Der Verkehr der Preufsischen Schiffe in den Häfen von Antwerpen, Brüssel und Ostende ergiebt sich aus nachfolgender Uebersicht:

Eingang.			Herkunft und Bestimmung.	Ausgang.		
1845. Schiffe.	1846. Schiffe.	Ladung.		Ladung.	1845. Schiffe.	1846. Schiffe.
			1. Antwerpen.			
39	69	Getreide.	Preufsen.	Stückgüter.	.	3
17	25	Holz.		Farbholz.	1	.
4	.	Oelsaat.				
3	11	Holz.	Rufsland, nördl. Häfen			
.	6	Getreide.				
.	1	Oelsaat.				
3	3	Getreide.	Rufsland, südl. Häfen.			
12	.	Oelsaat.				
7	12	Wein.	Frankreich.			
2	2	Getreide.				
2	1	Getreide.	Grofsbritannien.			
1	.	Stückgüter.				
1	.	Reis.				
.	1	Früchte.	Spanien.			
.	1	Getreide.	Sardinien.	Zucker.	.	1
.	1	Desgl.	Oesterreich.	Stückgüter.	1	1
2	.	Oelsaat.				
4	.	Desgl.	Aegypten.	Desgl.	1	.
.	2	Baumwolle.	Vereinigte Staaten.			
2	.	Kaffee.	Brasilien.	Passagiere.	.	1
1	.	Zucker.				
3	1	Häute.	Buenos-Ayres.			
.	.	Ballast.		Ballast.	95	133
103	137	zusammen.		zusammen.	98	139
			2. Brüssel.			
.	2	Holz.	Preufsen.	Glaswaaren.	1	.
1	1	Getreide.				
3	.	Oelsaat.	Rufsland.			
1	1	Wein.	Frankreich.			
1	.	Oelsaat.	Dänemark.			
.	.	Ballast.		Ballast.	5	4
6	4	zusammen.		zusammen.	6	4
			3. Ostende.			
.	1	Holz.	Preufsen.			
1	1	Holz.	Rufsland.			
.	1	Stückgüter.	Grofsbritannien.			
.	.	Ballast.		Ballast.	1	3
1	3	zusammen.		zusammen.	1	3

Baltimore. — Charleston. — Philadelphia. — New-Orleans.

Der Ertrag der Tabaks-Ernte in den Vereinigten Staaten läfst sich schätzen

von	Maryland . .	auf	30000	Fässer	gegen	40000	Fässer	im Vorjahr
»	Ohio	»	15000	»	»	25000	»	» »
»	Virginien . .	»	55000	»	»	40000	»	» »
»	Kentucky etc.	»	75000	»	»	70000	»	» »
	zusammen	»	175000	»	»	175000	»	» »

Verschifft wurden im Jahre 1846

		aus Baltimore	Virginien.	New-Orleans.	Summe.
nach	Bremen	Fafs 24674	1055	6328	32057
»	Grofsbritannien . .	» —	11811	24505	36316
»	Frankreich	» 8162	1623	4288	14073
»	Belgien	» 1856	1698	4294	7848
»	den Niederlanden .	» 15478	2092	1555	19125
»	Triest und Genua	» 425	2388	2375	5188
»	andern Häfen und durch Küstenfahrt	» 2657	368	18700	21725
	zusammen	» 53252	21035	62045	136332
	im Jahre 1845 . . .	» 65721	17724	69200	152645

Die Abnahme in der Ausfuhr von Tabak hat in den niedrigen Preisen dieses Artikels in Europa seinen Grund; der geringere Ohio-Tabak ist in Baltimore so werthlos geworden, dafs der Pflanzer kaum einen Ersatz für die Kosten des Transports zum Markte erhält, und auch in Maryland erzielen die Pflanzer, unter den gegenwärtigen Konjunkturen, von dem Anbau von Mais weit gröfseren Gewinn als von der Tabakskultur. Es kann nicht fehlen, dafs diese Umstände eine Einschränkung des Tabaksbaues zur Folge haben werden, und daher das Tabaksgeschäft, solange nicht eine Veränderung in den Verhältnissen eintritt, an Umfang verlieren wird. Die Vorräthe beliefen sich in Baltimore am Jahresschlufs auf 32722 Fässer.

Die Baumwollen-Ernte des ganzen Landes von $18^{45}/_{46}$ betrug nur 2100000 Ballen. Verschifft wurden:

		aus New-Orleans	aus Charleston	überhaupt
nach Grofsbritannien . . .	Ball.	562000	117070	1102400
» Frankreich	»	160000	50980	359700
» den Niederlanden . .	»	2000	564	
» Belgien	»	8000	3125	
» Bremen	»	3000		87000
» Hamburg	»	3000	1429	
» Schweden	»	4000		
» Spanien	»	2000		
» Genua, Triest etc. . .	»	53000	6592	
» Westindien	»	30000	—	118000
» andern Häfen	»	8000	—	
zusammen	»	835000	179760	1667100
im Vorjahr	»	836000	305504	2083800

Der Verbrauch der inländischen Fabriken wird auf 422000 Ballen gegen nicht ganz 400000 Ballen im Vorjahr geschätzt.

Der Ertrag der jetzigen Ernte wird zu 1900000 bis 2000000 Ballen und auch darüber veranschlagt, ein Ertrag, welcher für den vermehrten Bedarf nicht ausreicht, und dessen Unzulänglichkeit die alleinige Ursache der aufserordentlichen Preissteigerung ist. Diese Unzulänglichkeit hat nicht, wie vielfach behauptet ist, in vermindertem Anbau ihren Grund, da in Missisippi, Alabama, Arkansas und Texas die Anpflanzung jährlich zunimmt, und dadurch die in Louisiana, in Folge vermehrter Zuckerproduktion hie und da eingetretene Abnahme weit überwogen wird, sondern sie beruht allein auf der aufserordentlichen Dürre und der früher in gleichem Umfange noch nicht vorgekommenen Zerstörung durch Würmer. Man wird ohne Zweifel in den Baumwollen-Distrikten darauf Bedacht nehmen, im laufenden Jahre die Produktion zu steigern, namentlich in Gegenden, wo man es mit Rücksicht auf die früheren niedrigen Preise vorzog, andere Produkte, z. B. Tabak zu kultiviren.

In Beziehung auf Getreide fehlen noch die amtlichen Angaben über den Ertrag der letzten Ernte; man glaubt, dafs von Weizen 140 Millionen und von Mais 500 Millionen Bushel geerntet seien. Weizenmehl, welches im Juli und August 1846 in den Seehäfen auf $3\frac{3}{4}$ Dr. pr. Barrel von 196 Pfd. netto für die beste Qualität stand, ein Preis, wie er seit einem halben Jahrhundert nicht niedriger vorgekommen, war durch die Nachfrage für Europa bereits im Februar 1847 auf $6\frac{1}{2}$ Dr. und mehr gestiegen. Die Fracht nach Grofsbri-

tannien stand auf 2 bis 2¼ Dr. pr. Barrel, während sie in der Regel den Satz von ¾ Dr. nicht übersteigt. Verschifft wurden 1846:

aus New-Orleans:	280000	Fässer	Weizenmehl
	410000	Bushel	Mais
	260000	»	Weizen
aus Philadelphia:	367000	Fässer	Weizenmehl
	21000	»	Roggenmehl
	230000	Bushel	Weizen
	280000	»	Mais
aus Baltimore:	508111	Barrel	Weizenmehl
	5320	»	Roggenmehl
	40642	»	Maismehl.

Von Reis wurde aus Charleston ausgeführt:

nach	Grofsbritannien . .	11924	Fässer	gegen	16802	Fässer	im	Vorjahr
»	Frankreich	6757	»	»	6890	»	»	»
»	den Niederlanden .	3177	»	»	2104	»	»	»
»	Belgien	3170	»	»	4616	»	»	»
»	dem nördl. Europa	13244	»	»	11230	»	»	»
»	dem südl. Europa	34	»	»	60	»	»	»
	zusammen nach Europa	38306	»	»	41702	»	»	»

Unter Preufsischer Flagge sind:

	eingelaufen:	ausgelaufen:
	1. in Baltimore,	
1844:	— Schiff.	— Schiff.
1845:	1 Schiff mit Stückgütern und Passagieren v. Brem.	1 Schiff mit Tabak nach Bremen.
1846:	1 » mit Kaffee v. Rio d. J.	1 » » » n. Amsterd.
	2. in Charleston,	
1844:	1 Schiff in Ballast.	— Schiff.
1845:	2 » desgl.	1 Schiff mit Reis und Baumwolle nach Preufsen.
		2 » » Reis nach Havana.
1846:	1 » desgl.	1 » » Reis u. Baumwolle nach Antwerpen.
	3. in Philadelphia,	
1844:	1 Schiff mit Wein und Oel v. Bordeaux.	1 Schiff in Ballast.
1845:	1 » mit Wolle und Talg v. Buenos Ayres.	1 » desgl.
1846:	— »	— »

4. in New-Orleans ist in den Jahren $18^{44}/_{46}$ kein Preufsisches Schiff eingelaufen.

Unter fremder Flagge versegelten aus Charleston nach Preufsischen Häfen: 1844 ein Britisches und 1845 ein Schwedisches Schiff, beide mit Reis und Baumwolle, 1846 ein Schwedisches und ein Amerikanisches Schiff mit Reis und Baumwolle, ein Norwegisches mit Reis und ein Schwedisches mit Reis und Harz.

St. Louis.

St. Louis ist der Stapelplatz für die Produkte derjenigen Staaten, welche vom Missouri, Illinois, oberen Missisippi und deren Nebenflüssen durchströmt werden. Ein Theil dieser Prodokte wird zwar direkt New-Orleans und dem Osten zugeführt, der bei Weitem gröfsere aber wird zum Verkauf oder zur Spedition nach St. Louis gebracht. Diese Zufuhren betrugen im Jahre 1846:

von Blei	485268 Ctr.	von Schweinefleisch .	81590 Ctr.
» Tabak . . .	8800 Fäss.	» Hanf.	78125 »
» Mehl	223800 Barr.	» Büffelhäuten . . .	89000 Stck.
» Weizen. . .	1840980 Bush.	» Branntwein . . .	31600 Barr.
» Schweinefett	70760 Ctr.	» Schweinen . . .	210000 Stck.
» Rauchfleisch	85000 »	» fabrizirtem Tabak	7900 Kist.
» Mais	707800 Bush.	» Rindfleisch . . .	30700 Ctr.

Aufserdem bestanden die Zufuhren aus Ricinusöl, Wachs, Hülsenfrüchten, Leinsaamen, Käse, Talg, Hirschfellen, Pelzen etc., und wurden im Ganzen auf etwa 13½ Millonen Dr. geschätzt. Besondere Erwähnung verdienen zwei erst seit Kurzem unter diesen Zufuhren erscheinende Artikel, nämlich Roheisen, welches aus sehr reichen Erzen gewonnen wird, die sich in einer Entfernung von etwa 60 Miles von St. Louis in überaus mächtigen Gängen finden, und rohe Schaafwolle, besonders zum Verspinnen auf Kammgarn geeignet, deren Erzeugung immer mehr Gegenstand der Aufmerksamkeit wird, und in überraschender Weise zunimmt.

An fremden Erzeugnissen und an Manufakturwaaren wurden für etwa 15 Millionen Dr. zugeführt, nämlich

an Kolonialwaaren	für c.	3500000	Dr.
» Drogueriewaaren	» »	550000	»
» Salz	» »	250000	»
» groben Eisenwaaren	» »	650000	»
» Nägeln	» »	250000	»
» feinen Eisenwaaren	» »	1800000	»
» Thonwaaren	» »	350000	»
» Wollen- und Baumwollenwaaren	» »	4900000	»
» anderen Manufakturwaaren . . .	» »	2700000	»

Von den zugeführten Manufakturwaaren war der gröfsere Theil von den östlichen Märkten der Union bezogen, und es befanden sich darunter von Amerikanischen Waaren für etwa 3 Mill. Dr., von Britischen und Französischen für etwa $3\frac{1}{4}$ Mill. Dr. und von Deutschen für etwa $1\frac{1}{4}$ Mill. Dr. Die letzteren bestanden vorzugsweise aus gewebten wollenen und baumwollenen Waaren, Tüchern, Strumpfwaaren, seidenen und halbseidenen Waaren, Shawls, Leinwand, Wein, chemischen Fabrikaten, Schiefertafeln, Spiel- und Glaswaaren, und waren in stärkerem Verhältnifs, als die aus andern Ländern herstammenden Gegenstände, direkt bezogen. In Deutschland steht St. Louis aufser mit den Hansestädten, auch mit Elberfeld und den in den benachbarten Fabrik- und Weinbau-Distrikten belegenen Städten in direkter Verbindung, welche sich jedoch im Wesentlichen nur auf Beziehungen aus diesen Orten beschränkt. Im Exporte dorthin sind nur geringe Versuche mit Blei und Mehl gemacht worden.

Die Fabrikthätigkeit in St. Louis ist in rascher Zunahme. Es sind namentlich hervorzuheben zwei bedeutende Raffinerien, vier Bleiweifsfabriken, von denen jede über eine Million Pfd. Blei verarbeitet, Schrootfabriken, Eisengiefsereien, Maschinenfabriken, und, im Jahre 1846 angelegt, eine Baumwollengarn- und zwei Hanfgarn-Spinnereien, eine Fabrik für die Verfertigung hanfener Gewebe, wie Sack- und und Packleinen, und eine Glasfabrik.

H a i t i.

Dem nachstehenden zu Ende Februar d. J. erstatteten Berichte ist Folgendes vorauszuschicken. Es wird in Haiti nach Gourdes gerechnet, welche in 100 Cents oder Sous eingetheilt werden; der Gourde hat aber einen verschiedenen Werth. Im inneren Verkehr, wo das Zahlungsmittel meist in Papiergeld und schlechten haitischen Münzen besteht, deren Werth nach dem veränderlichen Kurs der Spanischen Doublonen berechnet wird, läfst sich im Durchschnitt das

Verhältnifs von 1 Gourde = 14 Sgr. 4⅓ Pf. annehmen. Dagegen müssen nach einem Gesetz vom 14. Juli 1835, dessen Bestimmungen durch Art. 9 des Zollgesetzes vom 23. Juli 1838 aufrecht erhalten sind, alle Eingangs-Abgaben in fremden Gold- und Silbermünzen entrichtet werden, und es werden dieselben zu dem Werthe angenommen, in welchem sie zum Spanischen Piaster stehen, welcher hierbei gleich 100 Haitischen Cents gerechnet wird. Bei Entrichtung der Zölle ist hiernach der Gourde = 1 Thlr. 13 Sgr. 0,9 Pf.

Nach einer neuerlich eingegangenen Mittheilung soll jedoch das Gesetz vom 14. Juli 1835 dahin abgeändert sein, dafs vom 1. Januar 1847 ab zwei Drittheile des Betrags der Eingangs-Abgaben in Haitischem Gelde (jedoch wie es scheint unter Festhaltung des Spanischen Piasters als Basis der Werthsberechnung) und ein Drittheil in Spanischem Gelde zu entrichten sind. Der Text der desfalsigen Verordnung ist nicht mitgetheilt.

Die Maafse und Gewichte sind, mit einigen hier nicht interessirenden Abweichungen, die alten französischen.

Wenngleich die Berichte hinsichtlich des Standes der Produkte noch gar manches zu wünschen übrig lassen, so können sie doch hinsichtlich der für Europäische Fabrikate bedungenen Preise befriedigen, und es verdient dabei Beachtung, dafs die Art und Weise des ganzen Geschäfts-Betriebes um vieles solider geworden ist. Durch langjährige Revolten und vielfache andere Ereignisse waren fast alle Hülfsquellen des Landes versiegt, und man hat es nur der grofsen Thätigkeit und umsichtigen Bemühung der bestehenden Regierung zu verdanken, wenn gegenwärtig ein befriedigender Zustand, wenn auch noch nicht überall erreicht, so doch kräftig angebahnt ist.

Das erste Bedürfnifs für diese Insel ist Ruhe; viele Hände, die dem Ackerbau lange durch den Kriegsdienst entzogen waren, sind diesem zurückgegeben, und der fleifsige Arbeiter kann mindestens jetzt darauf rechnen, die Frucht seiner Arbeit zu geniefsen, die ihm früher durch Raub und Entwendung entzogen wurde. Dafs es im ruhigen Zustande der Insel keineswegs an Mitteln gebricht, durch die Produktion den Import zu decken, leidet keinen Zweifel; es kommt ausschliefslich auf die Bewohner an, zu Wohlstande zu gelangen, und gerade von diesem Gesichtspunkte aus thut die bestehende Regierung viel.

Es kursirt jetzt allerdings eine ungleich gröfsere Menge haitianischen Papiergeldes als früher, was auf den Werth des hiesigen Geldes natürlich seinen Einfluss ausüben mufste; dafs das Quantum aber gröfser, als es zur Betreibung des Handels auf der Insel erforderlich, ist noch keineswegs erwiesen. Die Regierung hat ein nicht unbeträchtliches Quantum in Europa geschlagenen Kupfergeldes in Umlauf gesetzt, ein grofser Theil der hier gangbaren Vier-G.-Noten ist ein-

gezogen und sind in deren Stelle kleinere Noten von 1 und 2 G. ausgegeben. Um die Einziehung dieser und der abgenutzten kleineren Noten zu beschleunigen, proponirt die Regierung Depots, zum Gesammtbetrage von 2 Millionen G., gegen Obligationen, auf welche die Zinsen wie folgt entrichtet werden sollen. Der ganze Betrag wird in drei Serien vertheilt, deren Begränzung man sich aber noch vorbehält, die Zinsen

für die erste Serie 5 Proc. pr. a.
» » zweite » 4 » » »
» » dritte » 4 » » »

} zahlbar in spanischem Gelde v. dem Betrage in haitianischen.

In 10 Jahren kann der Staat die Schuld tilgen, die Obligationen sind übertragbar und verkäuflich, die Zinsen sind alle Semester zu bezahlen. Ganz grofsen Anklang scheint diese Anleihe inzwischen noch nicht gefunden zu haben. Der Werth des hiesigen Geldes im Vergleich zum Spanischen ist etwas geringer geworden; im Verhältnifs zu dem Preise der Produkte müfste er noch bedeutend mehr gewichen sein, wenn nicht starke Zufuhren baaren Geldes eingetroffen wären.

Von wesentlichem Nutzen hat sich eine unlängst abseiten der Regierung ergangene Empfehlung erwiesen, an die Kommandanten der verschiedenen Arrondissements, auf die gehörige Reinigung der Produkte zu achten; der von dieser Ernte angebrachte Kaffee fällt ungleich besser als früher; vom Anfang des März an werden Inspektoren bei den verschiedenen Zollhäusern angestellt, welche über die Qualität der Produkte bei der Abschiffung Certifikate zu geben haben, die bei den Expeditionen der Schiffe einzuliefern sind.

Wenn schon der Verbrauch von geringen Waaren, wie von Deutschen und Englischen greisen Leinen, Checks und Romal-Tüchern noch sehr bedeutend ist, so scheint er doch im Vergleich zu früheren Jahren abgenommen und sich mehr besseren Waaren zugewendet zu haben; man beachtet mehr als früher die Güte eines Artikels, und entschliefst sich willig für bessere Qualitäten angemessen höhere Preise anzulegen. Die geringsten Morlaix gehen nicht mehr in so grofsen Quantitäten; für feine Waare bedingt man dagegen, freilich bei Kleinigkeiten, entschädigende Preise. Von Indiennes wird ein ungleich gröfseres Quantum verbraucht.

Was nun die auf der Insel gangbarsten Artikel, hauptsächlich im Manufakturfach, und mit besonderer Berücksichtigung deutscher Fabrikate betrifft, so ist unter Bezugnahme auf die Anlagen, von welchen die eine das Verhältnifs der Faktur- zu den Verkaufs-Prei-

sen, die andre die Zollsätze für die wichtigsten Artikel nachweist, Folgendes zu bemerken:

Platilles royales, früher in starken Quantitäten hier abzusetzen, wurden später sehr vernachlässigt, und in bedeutenden Posten nur mit empfindlichem Verlust realisirt. Erst seit kurzer Zeit kommen sie wieder mehr in Aufnahme. Ganz geringe Platilles gehen noch immer nicht gut. Platilles mit Baumwolle gemischt suchte man von Schlesien zu importiren, doch stand die Waare den Englischen gemischten so sehr nach, dafs sie nur mit Verlust zu realisiren war, und man ihr selbst die Englische ganz baumwollene, deren Verbrauch sehr bedeutend ist, vorzog.

$^7/_4$ Bretagnes sollten des hohen Zolles wegen nur in besserer Qualität importirt werden, doch hält es schwer, in dieser mit dem Englischen Fabrikat zu konkurriren, von welchem hier bedeutende Posten abgesetzt werden. Es verkaufen sich von Hamburg importirte 5 Mk. 12 S. zu $8^1/_2$ — 9 G., 6 Mk. 4 S. zu $9^1/_2$ — 10 G.; geringere zu 5 G. sind aber gar nicht los zu werden. Für feine möchte bis 12 G. zu erhalten sein, Englische haben bis 16 G. $^6/_4$ Bretagnes sind weniger gangbar.

Estoupilles unies sollten ebenfalls nur in besserer Waare gesandt werden, zu $8^1/_2$, 10, 11 und 12 G. pr. Stck, doch ist von diesen der Absatz nicht grofs. Estoupilles clarines und à fleur sind nicht beliebt.

Creas à la Morlaix, von allen Deutschen weifsen Leinen unstreitig die wichtigsten für hier, gehen in starken Quantitäten. Creas von reinem Leinen sind zu theuer, und lassen sich nur in sehr feiner Waare zu genügenden Preisen bei einzelnen Stücken absetzen; eine Beimischung von Baumwolle ist zu empfehlen, nur dürfen sie nicht ganz baumwollen sein, auch kommt man von den allergeringsten zu 13 — 15 Mk. jetzt sehr zurück, und verlangt eine bessere Waare zu 17 — 18 Mk., die aber besonders gut appretirt sein mufs. Die Verkaufs-Preise en gros hängen ganz von den Detailpreisen ab; für den niedrigsten Preis $62^1/_2$ Cts. ist in neuerer Zeit nichts verkauft worden, dagegen gingen starke Posten für den Detail von $^3/_4$ G., die 32 — 34 G. pr. Stck. bedungen. Der nächstfolgende Detailpreis ist 1 G. oder 44 — 45 G. en gros, auch für diesen geht viel ab; noch höhere für $1^1/_4$ G. zu 53 — 54 G. gehen nur langsam, feinere halten 68, 76 und 80 G., jedoch wird davon wenig für den Detail gekauft, auch verlangt man von dieser Waare, dafs sie von reinem Leinen sei.

Dowlas bringen die nämlichen Preise wie Creas, doch zieht man die Aufmachung der letzteren vor.

Cholets, ungebleichte Platilles, sind lange nicht importirt, und fast gänzlich durch die Englischen Brown Hollands verdrängt, daher sich keine genauen Preise davon aufgeben lassen; je nach Qualität dürften sie für den Detail von 62½ Cts. und höher zu verkaufen sein; man verlangt sie gelbfarbig und geschlossen.

Checks, ein Artikel von grofser Wichtigkeit, sind zur Bekleidung für den weiblichen Theil der Bevölkerung der Insel so nothwendig, wie die greisen Leinen für den männlichen. Verschiedene Sendungen, welche davon aus Deutschland eintrafen, konnten indefs nicht sehr befriedigend realisirt werden, und scheint es, dafs man sie beträchtlich billiger von England beziehen kann. Eine lebhaft Indigoblaue Farbe, durchaus ächt, und gute Appretur, wenn auch nicht gerade glänzend, sind Hauptsache; in den Dessins wünscht man freilich möglichst viel Verschiedenheit, die indessen nicht leicht herzustellen sein möchte, da sie nur gewürfelt oder gestreift sein können; man liebt die hellbodigen nicht, auch dürfen von grofskarrirten nur wenige beigefügt sein. Die Verpackung der Englischen in Ballen von 4 Trossen zu 25 Stck. jede, scheint am zweckmäfsigsten, da durch das stärkere Zusammenschnüren die Appretur besser erhalten bleibt. Man wünscht eine möglichst kräftige geschlossene Waare in verschiedenen Breiten, welche wegen des Zolls und der Detailpreise zu berücksichtigen sind.

Der Verbrauch von baumwollenen Tüchern in den verschiedenen Qualitäten ist ebenfalls sehr bedeutend, und sind davon mit recht gutem Erfolge seit mehreren Jahren nicht unbeträchtliche Mengen von Deutschland importirt. Die geringsten sind:

Romal-Tücher, blau und weifs karrirt; fast jedes Schiff von England brachte früher einige Tausend Dutzend davon, später war der dafür zu bedingende Preis nicht entschädigend und der Import nahm ab, nachdem aber die letzten Sendungen realisirt, trat Mangel ein und es gelang höhere Preise zu bedingen. Einige Versuche, die mit der Einfuhr dieser Tücher von Deutschland angestellt wurden, befriedigten freilich ziemlich gut, doch scheint man noch immer diese Tücher billiger von England beziehen zu können. Der früher ganz feste Detailpreis war 31¼ und 37½ Cts., wofür sie dann en gros zu 3¼, 3¾ und 4 G. pr. Dutz. verkauft wurden, obwohl nun ersterer Preis herausgefallen scheint, so ist es dennoch nicht gelungen, sie schon zu 5 Dr. für den Detail von 50 Cts. zu verkaufen. Ein

Deutsches Fabrikat, wie man es früher von Hamburg erhielt, zu 2 Mk. 12 S. bis 3 Mk., möchte am ehesten dahin zu bringen sein; in geringerer Qualität sind kürzlich für 2 Mk. 8 S. pr. Dtz. zu 31 Frz. Quadratzoll 4 G. p. Dtz. erlangt. Auch bei diesen Tüchern wünscht man möglichst viel Abwechselung der Muster, die jedoch nicht leicht herzustellen sein mag, da sie nur karrirt sein dürfen und man die hellbodigen weniger liebt. Indigo lebhaft blau, durchaus ächte Farbe und gute Appretur sind Haupterfordernisse; sie sind geschnitten und gelegt in Stücke von 12 Tüchern. Auch hier ist die Verpackung in Ballen vorzuziehen. Die Gröfse mufs so beschaffen sein, dafs man die Tücher, wenn man sie um den Kopf bindet, mit den Enden in einen Knoten schlingen kann, sie sollten folglich $^{32}/_{34}$ engl. Inches im Quadrat haben.

Masulipatam Tücher, braun und weifs karrirt, sind besonders mit sehr günstigem Erfolge in starken Quantitäten von Deutschland importirt. Die braune Farbe mufs lebhaft, darf aber nicht fuchsig sein, auch ist das Haupterfordernifs, dafs sie durchaus ächt sei. Man wünscht möglichst grofse Verschiedenheit der Muster, die feinsten geglättet, und kann man ungefähr ein Achtel des Assortiments der besten mit blauen und auch mit grünen Streifen beifügen, doch müssen auch diese Farben schön hergestellt sein. Die geringste Qualität wird in Quantitäten von 2000 Dtz., die höheren von 1000 Dtz. und die feinsten von 500 Dtz. importirt, sie sind geschnitten und gelegt, die geringsten in Stücken von 12, die feineren von 8 Stck., in Kisten von 100 und 50 Dtz. Auch diese Tücher werden nur um den Kopf getragen und verlangt man sie von 34 — 36 Inches grofs; sie dürfen nur quadratisch sein.

Auch von Moc Madras Tüchern war vor der Trennung vom sogenannten dominikanischen oder westlichen Theil der Insel der Absatz beträchtlich, später nahm der Verbrauch ab, und wurden sie nur für den Süden gekauft; seit Kurzem aber kommen sie wieder mehr in Aufnahme. Die Muster müssen möglichst abwechseln, hübsch und neu sein, den ächten möglichst nachgeahmt und die Farben lebhaft und ächt; für feineres Gespinnst bedingt man nach Verhältnifs höhere Preise, die geringsten gehen wenig.

Foulards, baumwollene, den ächten hübsch imitirt, zu 5 Mk. wurden rasch zu 10 G. verkauft.

Der Verbrauch von schwarzen seidenen Tüchern ist nicht bedeutend und dürfen sie daher nur bei Kleinigkeiten angebracht werden; sie bedingen in mittlern Qualitäten 40—50 G. p. Dtz. Sei-

dene Taschentücher gehen ebenfalls nur bei Kleinigkeiten, so auch seidene Shawls, die man mit grofsen eklatanten Blumenbouquets verlangt; sind sie passend gewählt, so bedingen sie 40 bis 50 G. p. Stck.

Baumwollene Shawls gehen in nicht unbedeutenden Quantitäten, wurden aber bisher fast ausschliefslich von England bezogen. Fringed $^{10}/_{4}$ long shawls von 15 Sh. Str. p. Dtz. wurden rasch zu 25 bis 26 G. abgesetzt. Die beliebteste Sorte ist schwarz, von welcher die Hälfte des Sortiments sein sollte, dann lilas, blau und gelb, orange ist auch beliebt, doch kommt Waare von dieser Farbe, selbst in Blech verpackt, selten unbeschädigt an. Die Frange ist weifs, so wie auch die grofse Blumenborte. Organdishawls gehen nur bei Kleinigkeiten, sie bedingen 6, 10 und 12 G. p. Stck, rosa und lilas sind bei diesen die beliebtesten Farben. Cambric gedruckte Taschentücher sollten mit einer schmalen Spitze besetzt sein, wo sie sich ungleich besser verkaufen und bis 15 G. p. Dtz. bedingen; ohne diese sind sie kaum auf 9 G. zu bringen. Ein Paar hundert Dutzend davon lassen sich immerhin gut verkaufen.

Baumwollene Frauenstrümpfe sind ein ganz empfehlenswerther Artikel, wenn schon sie sich nur etwas langsam verkaufen lassen. Regulaire Waare hierher zu senden ist nicht nöthig, und reicht die geschnittene aus, nur müssen sie ein möglichst feines Ansehen haben, dürfen besonders nicht zu kurz von Bein, etwa 21—22 Inches lang sein, auch mufs der Fufs gehörig grofs sein; man wünscht sie theils mit breitem Zwickel, theils ohne. A-jour-Strümpfe gehen in kleinen Partieen zu befriedigenden Preisen; die gangbarsten Sorten sind diejenigen, welche hier von 5 bis 10 Dr. bedingen; von den mittlern Qualitäten am meisten, von den geringsten und feinsten die Hälfte. A-jour brodé und petinet bedingen in kleinen Quantitäten 9—14 G.; schwarze baumwollene Frauenstrümpfe verkaufen sich nur in kleinen Quantitäten; auch von Kinderstrümpfen, weifs assortirt, gehen nur mäfsige Partieen.

Baumwollene Socken gaben lange Zeit elende Rechnung, haben sich aber jetzt erholt. Der Verbrauch ist beträchtlich; die beliebtesten Farben vorzüglich weifs, dann blau, und weifs und blau melirt; der Fufs mufs gehörig grofs sein, und der Rand selbst bei den geringsten elastisch. Bessere Sorten, nur weifs, gehen langsam zu 4—5 G., gerippte in mäfsigen Quantitäten zu $4^{1}/_{2}$—$5^{1}/_{2}$ G.

Baumwollene Handschuhe sind nur in sehr kleinen Quantitäten abzusetzen. Der Zoll vertheuert sie zu sehr, etwas besser

gehen Mitaines, besonders schwarze und weifse zu 4—5 G. p. Dtz.; feinere Filet mit Blumen gestickt bringen ca. 12—15 G. p. Dtz.

Baumwollene Frangen fangen jetzt an zu mangeln, früher war der Absatz schwer; man liebt breite elegante Dessins aber keine Kugelfrangen; $3\frac{1}{2}$ — 4 G. möchten durchschnittlich zu bedingen sein.

Baumwollene Tragbänder. Von den geringsten zu 1 Mk. 2 S. bis 4 Mk. 4 S. p. Dtz. hat der Absatz abgenommen, da die elastischen mit bunten Bändern so billig verkauft werden; erstere ergeben $2\frac{1}{2}$, letztere $4-4\frac{1}{2}$ G. p. Dtz. Man zieht die bleiernen Schnallen den Schiebern vor.

Schwarzseiden Lothband N. $\frac{1}{2}$ und 3 assortirt in gleichen Quantitäten, bedingt jetzt wesentlich höhere Preise, $7\frac{1}{2}$—8 G. p. Dtz. Stck. von 10 aunes; eine mäfsige Beimischung von Baumwolle kann schon nicht schaden.

Baumwollenes Schuhband assortirt $\frac{2}{3}$ schwarz, $\frac{1}{3}$ schwarz und weifs in Stücken von 15 aunes; bedingt $2\frac{3}{4}$ G. p. Dtz.

Weifsbaumwollen kleiner Haarlem uni ist schwer auf befriedigende Preise zu bringen, nur zu 56 Cts. p. Dtz. Stck. sind Quantitäten abzusetzen.

Von $\frac{9}{8}$ Indiennes hat der Verbrauch in neuerer Zeit sehr zugenommen, doch sind auch so starke Posten angebracht, dafs der Absatz ein wenig ins Stocken gerathen ist. Der Preis ging seit Herbst höher und bedang man für sehr schöne Englische für den hiesigen Geschmack gedruckte bis 90 Cts., für geringere 80 und 85 Cts. Man zieht freilich eklatante Muster vor, doch ist eine Zusammenstellung vieler Farben ganz überflüssig, die beliebteste ist lilas, und im Assortiment von 25 Stck. sind 20 Stck. nicht zu viel, die übrigen rosa und couleur de chair. Von Wichtigkeit bei Prints ist die Aechtheit der Farben; ist eine Partie als unächt bekannt, so kommt sie in Verruf und ist nicht abzusetzen. $\frac{7}{8}$ Prints gehen in noch gröfseren Quantitäten, machen sich jedoch nicht so gut bezahlt; in neuerer Zeit bedangen sie jedoch 56 und selbst 62 Cts.

Coutils, Sächsische Bettzwilliche, sind durch die Englischen fast ganz verdrängt; letztere sind ganz baumwollen und deshalb ungleich billiger, von gemischten und ganz leinenen gehen nur noch kleine Partieen, nur mit indigoblauen Streifen liebt man sie.

Der Absatz von Bielefelder Hemdeleinen wurde durch die ungleich billigeren Irischen Leinen sehr beschränkt, nachdem sie aber eine Zeit lang fast ganz gefehlt, kommen sie wieder etwas mehr in

Aufnahme. Da diese Leinen selten für den Detail gekauft werden, fast ausschliefslich für den Verbrauch, so kommt es weniger auf die Art und Weise der Packung an, im Ganzen sind $^1/_4$ Stücke von $7^1/_2$ aunes vorzuziehen.

Weifse leinene Drells fehlen und möchten nun endlich auf befriedigende Preise zu bringen sein.

Weifse leinene Taschentücher mit weifsen Rändern gehen nur bei Kleinigkeiten und müssen schon ziemlich fein sein, um 15 bis 18 G. zu holen.

Damast leinen Tischzeug steht für hier zu theuer ein, um sich mit Nutzen absetzen zu lassen; stark mit Baumwolle gemischtes und noch mehr ganz baumwollenes verkauft sich besser. Tischtücher mit 6 und 12 Servietten, möglichst grofse Dessins, hübsche Blumenbouquets, sind am beliebtesten. Servietten mit zwei ziemlich breiten rothen oder blauen Streifen gehen in gröfseren Partieen.

Bombasin und Poil de chèvre, nur schwarz uni, verkauft sich jetzt zu recht hübschem Preise; ziemlich geringe Waare mit Baumwolle gemischt reicht aus, um $1^3/_4$ G. pr. aune zu holen, bessere $2^1/_2$ bis 3 G. Eine Sendung von 50 bis 100 Stck. räumt sich ziemlich rasch. Da der Zoll für alle Breiten derselbe ist, so ist es zweckmäfsig, eine breite Waare zu senden.

Mousseline $^6/_4$, $^7/_4$ und $^8/_4$, schlicht und gestickt, sind gleichfalls mit Erfolg von Deutschland bezogen. Die Preise variiren sehr nach der Qualität; der hauptsächlichste Verbrauch ist von uni ohne Muster, die man besonders gern fein hat. Gestickte Mousseline werden viel zu Moustique Netzen gebraucht, und wünscht man bei diesen die Dessins grofs und die Breite $^{10}/_4$. Weifs karrirte Gaze- und Kesselmousseline gehen hier nicht.

Jaconets sind nur in kleinen Partieen abzusetzen und scheint man sie billiger von England beziehen zu können. Die beliebtesten Farben sind weifs mit rosa und lilas, sie bedingen 1 G. 30 Cts. p. aune in feiner Waare, sind aber auch schon bis $1^1/_2$ G. bezahlt. Für gestickte Mousselin-Kleider hat sich seit Kurzem wieder einige Nachfrage eingestellt, sie bedingen, wenn dem hiesigen Geschmack angemessen, bis 20 G. p. Robe.

Gestickte Mousselin-Tücher mit zwei Eckbouquets, circa 34 Zoll im Quadrat, kommen jetzt selten vor, weshalb sich keine bestimmte Preise dafür angeben lassen.

Von Flanell, wollen, einseitig, ist nur wenig unterzubringen.

Tuch. Die Deutschen Tuche sind hier jetzt recht beliebt und

wird recht bedeutend davon verkauft. Von blauem Tuch geringerer Qualität werden Quantitäten von 40 bis 50 Stck. importirt. Das zweckmäfsigste Assortiment ist ¾ blau und ¼ schwarz, der Absatz aller andern Farben ist sehr schwer und hängt ganz vom Zufall ab. Das Truppentuch scheint nicht billig genug aus Deutschland zu beziehen zu sein, und kommt fast ausschliefslich von England, es bedingt nur 4—5 G.

Bodenwerder Leinen, bei weitem die wichtigste Sorte von allen Deutschen greisen Leinen, haben einen sehr bedeutenden Verbrauch. Die früheren Detailpreise von 31¼ und 37½ Cts., en gros 28 und 34 Cts. reichten bei dem hohen Stande der Produkte früher nicht mehr aus und war man genöthigt, dieselben zu erhöhen; dadurch entstand eine Stockung im Absatz, und nur erst nachdem die zu früheren Preisen eingelegten Vorräthe fast gänzlich geräumt waren, konnte man zu höheren Preisen einiges verkaufen; noch immer rechnet man indefs auf rückgängige Bewegung der Produktenpreise und in Folge dessen die auf Herabsetzung der Preise der Importartikel; man erlitt jedoch auf diese seit längerer Zeit so empfindliche Verluste, dafs man sich schwerlich dazu entschliefsen wird. Man hält die Bodenwerder No. 1 u. 2 nun auf 40—45 für den Detail von 50 Cts., No. 3 und 4 auf 32—34 für resp. 37½ Cts. Die Einfuhr von Englischen Osnabrugs hat neuerlich sehr abgenommen, und die früher empfangenen ganzen Ladungen von Dundee blieben ganz aus; man verkauft diese nun zu 45 Cts., einzelne sehr hübsche Partieen halten selbst 56 Cts. — Gelbe Bodenwerder No. 1 und 2 waren in neuerer Zeit sehr gefragt; sie bedangen willig 45 Cts., und es möchte sich dieser Preis schon halten, da man für diese Sorte keinen Ersatz in den Englischen Leinen hat; für die greisen Bodenwerder No. 1 läfst sich mit weniger Sicherheit darauf rechnen, dafs sich der Preis halten wird, da die Englischen Osnabrugs bei gleichem Preise unbedingt den Vorzug verdienen. Gute No. 3 dürften sich auf 37½ Cts. en detail, 33—34 Cts. en gros behaupten. Von den letztern ist der Verbrauch bei weitem am bedeutendsten und sollte im Assortiment ½ bis ⅔ von diesen, der Rest von den andern Nummern, besonders gelbe sein.

Flächsen, ⅝, gelbfarbig und sehr fein, gehen nur in sehr mäfsigen Partieen. Auch von diesen mufste der Preis in neuerer Zeit erhöht werden, doch ist der Absatz für den Detail von 75 Cts. zu 66—68 Cts. en gros noch beschränkter als früher. Greise gehen

ebenfalls, sind aber nicht wohl über 56 Cts. für den Detail von 62½ Cts. auszubringen; ein Posten ca. 4 à 500 Stck. von dem bemerkten Preise dürfte rasch abzugeben sein.

Halblacken No. 1 und 2 verkaufen sich jetzt wieder gut zu 45 Cts., doch mufs die Waare geschlossen und egal sein.

Bleichtücher bedingen in guter Qualität nur 16 — 16½ G. p. Stck., diese müssen kräftig sein, um zu Kaffeesäcken verwendet werden zu können, geringe lose Waare ist schwer los zu werden.

Göttinger Heeden sind um Säcke davon zu machen zu schwach, und daher hier fast ganz ungangbar.

Osnabrücker Leinen sind beliebt, besonders die weifsen. Die blau und weifs karrirten verwendet man statt der Coutils zu Matratzen, doch sind sie schwer auf befriedigende Preise zu bringen; man hält sie jetzt auf 80 Cts., was aber noch nicht leicht zu bedingen. Blau und weifs gestreifte Meyer-Leinen gehen ebenfalls, doch sind auch von diesen nur kleine Partieen unterzubringen, man hält sie nur auf 68 Cts.

Sackleinen werden hauptsächlich von Bremen importirt in Stücken von 54 Yards, man verlangt eine möglichst starke und egale Waare, geringe ist schwer abzusetzen; die Preise variiren nach Qualität und Vorrath.

Fertige Kaffeesäcke müssen 120 — 125 Pfd. fassen, das Leinen stark und die Näthe gut versehen sein, dann ist der Absatz beträchtlich und gut.

Cultivateur-Säcke müssen sehr stark sein, und ca. 140 Pfd. Kaffee fassen, sie werden zum fortgesetzten Transport des Kaffees, besonders über Land gebraucht. In neuerer Zeit fehlten sie gänzlich und würde man nun wohl 20—22 G. p. Dtz. dafür bedingen.

Bindfaden zum Nähen der Säcke ist in mäfsigen Quantitäten abzusetzen und bedingt ca. 90 Cts. p. Pfd.

Flämisch Leinen sind nicht sehr beliebt; ächt Russische würden zu theuer sein und reichen die imitirten aus, sie verkaufen sich langsam zu 90 Cts. p. aune.

Segeltuch ist ebenfalls nur in geringen Quantitäten abzusetzen, man verlangt selbst schon für die Küstenschiffe eine sehr kräftige dicke Waare, wobei die Bleiche weniger considerirt wird. Es wird nach Qualität 1½—1¾ G. p. aune bezahlt.

Eisenwaaren waren hier lange Zeit sehr vernachlässigt, und mufsten zu erbärmlichen Preisen verkauft werden; später blieben die

Zufuhren aus, es trat Mangel ein, und gelang es nun endlich, befriedigende Preise zu bedingen. Zu den vorzüglichsten gehören:

Manchettes oder Sackhauer; die gangbarsten sind 18 Zoll und 22 Linien breit, mit durchgehender Erle, auch hat man es gern, dafs sie oben hinterwärts eine kleine Biegung haben, wodurch sie mehr Schwung erhalten. Man verlangt nur eine schwere Waare und zieht vor, diese verhältnifsmäfsig theuer zu bezahlen. Defekte Manchettes mit Sprüngen u. dergl. sind schwer los zu werden, jede soll klingen; sie gehen mit Holz-, Pockholz- und Hornheft, erstere aber bei weitem am meisten. Für gute Manchettes Holzheft wird nur 10 G. p. Dtz. bezahlt.

Scheeren, ¼ polirte, im Dutzend auf Karten assortirt. Man wünscht sie möglichst grofs und verlangt mindestens 2 grofse im Dutzend, die kleinste darf nicht unter 4½ Zoll lang sein.

Jambettes, Matrosenmesser, mit einer Klinge und falschem Hirschhornheft, wünscht man assortirt, halb oben spitz, halb abgerundet. Sie würden ohne Schwierigkeit 3½ selbst 4 G. p. Dtz. bedingen.

Nähnadeln; man wünscht eine gute Sorte, ziemlich grofs, die kleinsten sind gar nicht los zu werden. Die Englischen werden vorgezogen.

Aexte müssen sehr schwer sein, zur Bearbeitung der hiesigen harten Hölzer.

Die Einfuhr von Waffen ist untersagt.

Mauersteine wurden in neuerer Zeit bis 30 G. p. m. bezahlt; sie müssen hart und klingend sein.

Genever gehört ebenfalls zu den Artikeln, die sich erst seit Kurzem erholt, und werden das Dtz. Krüge nun mit 8 G. bezahlt.

Um über die abzusetzenden Quantitäten einigen Aufschlufs zu geben, folgt die Aufmachung einer Deutschen Ladung, welche zeitig im Frühjahr im Laufe Mai, oder im Oktober einzutreffen hätte, von Hamburg ab verladen:

200 Stck. Platilles à ca. 14 Bo. Mk. 8 S., 200 Stck. do. à ca. 17 Mk., 200 Stck. do. à ca. 19 Mk., 100 Stck. do. à ca. 20 Mk., 100 Stck. do. à ca. 21 Mk., 250 Bretagnes à ca. 6 Mk., 250 Stck. do. à ca. 7 Mk., 200 Stck. Estoupilles à ca. 5½ Mk. — 6½ Mk., 1000 Stck. Morlaix à ca. 16 Mk. — 18 Mk., 500 Stck. do. à ca. 19 Mk. — 25 Mk., 200 Stck. do. à ca. 30 Mk. — 35 Mk., 100 Stck. do. à ca. 45 Mk. 1000 Dtz. bleu-Romaltücher à ca. 2 Mk. 8 Sh., 1000 Dtz. Masulip.-

Tücher à ca. 3 Mk. 8 Sh., 500 Dtz. do. à ca. 4 Mk. 8 Sh., 200 Dtz. do. à ca. 5 Mk., 200 Dtz. do. à ca. 6 Mk., 800 Dtz. Moc Madras-Tücher à ca. 4 Mk. 8 Sh., 100 Dtz. do. à ca. 6 Mk., 200 Dtz. Foulards de coton à ca. 5 Mk., 50 Dtz. halbwollen Shawls, 30 Dtz. Organdy-Shawls, 20 Dtz. seidene Shawls, 20 Dtz. seidene Halstücher, 1000 Dtz. weifse baumw. Strümpfe assort., 100 Dtz. do. à-jour, 100 Dtz. schwarze do., 300 Dtz. weifse do. für Kinder, 500 Dtz. ordinaire baumw. Socken, 100 Dtz. feinere do., 100 Dtz. gerippte do., 200 Stck. Frangen, 300 Dtz. ordinaire Tragbänder, 100 Dtz. bessere do., 500 Dtz. schwarz seiden Lothband, 500 Dtz. schwarz baumw. Schuhband, 1000 Dtz. halbleinen Haarlem uni, 2000 Stck. Indiennes, 50 Stck. halbleinen Coutils, 200 Stck. Mousselines, 50 Stck. Bielefelder Hemdeleinen, 50 Stck. baumwollen Tischgedecke, 100 Stck. Poil de chèvre schwarz, 10 Stck. Flanell, 50 Stck. ordinaires blaues Tuch, 20 Stck. feines do. und schwarz, 1000 Stck. Bodenwerder No. 3, 500 Stck. do. gelbe No. 1 und 2, 300 Stck. do. greise No. 1 und 2, 500 Stck. ordinaire greise Flächsen, 100 Stck. feine gelbe do., 200 Stck. Bleichtücher, 40 Stck. w. Osnabrücker No. 0, 40 Stck. blau und weifse do. karrirt, 60 Stck. do. gestreift, 20000 Stck. gute Kaffeesäcke, 300 Stck. Cultivateursäcke, 1000 Pfd. Bindfaden, 100 Stck. baumwollene Hosenstoffe, 20 Stck. Fläm. Leinen, 20 Stck. Ravenstuch, 20 Stck. Schiertuch, 40 Stck. Segeltuch, 5000 Pfd. Tauwerk, 500 Dtz. Manchettes, 1000 Dtz. Scheeren, 500 Dtz. Jambettes, 500 Dtz. ord. Tischmesser, ½ rund, ½ spitz, ½ schwarz, ½ weifs Heft, 500 Dtz. Kämme, 50 Dtz. gewichste Kalbfelle, 20 Dtz. lackirte do., 1 Dtz. Kugelleder, 10 Dtz. lackirte Hammelfelle, 1000 Dtz. Genever, 100 Dutz. Bier, 500 Stck. Demijohns, 5000 Stck. Biergläser, 4000 Stck. Liqueur-, Wein- und Portergläser, 2 Fortepianos, 3 Kübel Blutigel, 20 Oxhoft Rothwein, 10 Oxhoft Essig, 50 Dtz. Rothwein in Kisten, 10 Dtz. feine Rothweine, 20 Dtz. Madeira, ⅝ Pynn Teneriffa, 2 Kisten Spielzeug, 1 Kiste Glasperlen.

Die Ausfuhren aus Port-au-Prince betrugen im Jahre 1846:

von Kaffee . .	14119949 Pfd.	von Pockholz . .	18101 Pfd.
» Blauholz .	13123900 »	» Ingber	14298 »
» Baumwolle	307111 »	» Wachs . . .	11727 »
» Kakao . .	301812 »	» Schildpatt . .	948 »
» Lumpen .	47884 »	» Honig	461 »
» Aloehanf . .	40779 »	» Mahagoniholz	484684 Fufs.

In den Hafen liefen in demselben Jahre ein: 144 Schiffe von 22622 Tonnen; davon kamen aus Deutschen Häfen und zwar:

aus Hamburg	10 Hamburger Schiffe	mit	1974	Tonnen,
	1 Preufsisches Schiff	»	282	»
	1 Französisches »	»	227	»
» Bremen	2 Bremer Schiffe	»	250	»
zusammen	14 Schiffe	»	2733	Tonnen,

sämmtlich beladen mit Stückgütern.

I. Uebersicht der Preisverhältnisse.

Gegenstände.	Engros-Preise. nach Faktur in Hamburg. Maafsstab.	Preise. von mk	von s.	bis mk	bis s.	Engros-Preise. beim Verkauf in Port-au-Prince. Maafsstab.	Preise.	Detail-Preise in Port-au-Prince. Maafsstab.	Preise.
Platilles royales	Stück.	14	8			Stück.	30 bis 32 G.	aune.	1¼ G.
Desgl.	,,	17	—			,,	34 ,, 36 ,,	,,	1½ ,,
Desgl.	,,	20	8	21	—	,,	42 ,, 44 ,,	,,	2 ,,
Bretagnes ⅞	,,	5	12			,,	8½ ,, 9 ,,		
Desgl.	,,	6	4			,,	9½ ,, 10 ,,		
Estoupilles unies	,,	5	—	6	—	,,	10 ,, 11 ,,		
Creas à la Morlaix	,,	17	—	18	—	,,	32 ,, 34 ,,	,,	¾ ,,
Desgleichen	,,	18	8	19	8	,,	40 ,, 44 ,,	,,	1 ,,
Desgleichen	,,	28	8			,,	50 ,, 54 ,,	,,	1¼ ,,
Desgleichen	,,	36	—	40	—	,,	66 ,, 68 ,,	,,	1½ ,,
Desgleichen	,,	42	—	45	—	,,	75 ,, 80 ,,	,,	2 ,,
Checks, 33 franz. Zoll breit	50 aunes.	15	4			50 aun.	54 ,, 56 ,,	,,	— ,, 62½ C
Desgl. 29 ,, ,, ,,	50 ,,	13	4			50 ,,	43 ,, 45 ,,	,,	— ,, 50
Desgl. 29 ,, ,, ,, (Schweizer)	brab. Ell.	—	3¼			brab. Ell.	52 ,, 56 Cts.		
Desgl. 24 ,, ,, ,, (desgl.)	,, ,,	—	2¾			,, ,,	42 ,, 44 ,,		
Desgl. 23½ franz. Zoll breit.	50 aunes.	11	8			50 aun.	32 ,, 34 G.	,,	— ,, 37½
Masulipatam-Tücher, geringste Qualität	Stück.	3	8			Stück.	7 ,, 7½ ,,		
Desgl. bessere ,,	,,	4	4			,,	10 ,, 11 ,,		
Desgl. feine ,,	,,	5	—			,,	11 ,, 12 ,,		
Desgl. feinste ,,	,,	6	8			,,	13 ,, 14 ,,		
Moc-Madras-Tücher	Dutzd.	3	—	3	8	Dutzd.	9 G.		
Desgleichen	,,	4	4			,,	10 ,,		
Desgleichen	,,	5	—			,,	12 bis 13 G.		
Desgleichen	,,	6	—			,,	14 G.		
Desgleichen	,,	9	—			,,	20 ,,		
Foulards, baumwollene	,,	5	—			,,	10 ,,		
Strümpfe, baumw., à jour	,,	2	8	5	12	,,	5 bis 10 G.		
Desgl. à jour brodé u. petinet	,,					,,	9 ,, 14 ,,		
Desgl. schwarze für Frauen	,,	3	8	5	—	,,	8 ,, 10 ,,		
Desgl. weifse für Kinder	,,	1	12	2	4	,,	4 ,, 5 ,,		
Socken, baumwollene	,,	1	7	1	14	,,	3 ,, 3¼ ,,		
Tragbänder, baumwollene	,,	1	2	4	4	,,	2½ ,, 4½ ,,		
Mousselines, geringste Futter-Mousselines						aune.	68 Cts.		
Desgl. feinste für Kopftücher						,,	2½ G.		
Flanell, wollener, einseitig						,,	1½ ,,		
Tuch, geringes, blau	brab. Ell.	2	4	2	8	,,	8 ,, 9 G.		
Desgl. feineres						,,	15 ,, 16 ,,		
Flächsen ⅝, greise	60 dopp. El.	16	6			,,	56 Cts.	,,	— ,, 62½
Bleichtücher						Stück.	16 bis 16½ G.	,,	— ,, 62½

II. Auszug aus dem Zolltarif.

Gegenstände.	Verzollungs-Maafsstab.	Zollsatz. G.	Cts.
Platilles royales, rein oder gemischt:			
1. feine (bis 21 Mk.)	aune.	—	7
2. ordinäre	„	—	4
Bretagnes, rein oder gemischt, 7/4	„	—	6
Desgl. desgl. 6/4	„	—	4
Estoupilles aller Art	„	—	8
Creas à la Morlaix	„	—	4
Dowlas	„	—	3
Cholets	„	—	2
Checks, weniger als 24″ franz. breit	„	—	1
von 24″ — incl. 31″ franz. breit	„	—	2
» 31″ — » 36″ » »	„	—	3
» 36″ — » 42″ » »	„	—	4
» mehr als 42″ franz. breit	„	—	5
Romal-Tücher	Dutzend.	—	16
Masulipatam-Tücher	„	—	50
Moc-Madras-Tücher	„	—	50
Baumwollene gedruckte Taschentücher	„	—	30
Seidene Tücher, schwarz, über 4/4 aunes	„	2	50
» » » unter 4/4 aunes	„	1	—
Seidene Taschentücher, bunt	„	2	—
Cambric-, gedruckte Taschentücher	„	—	66
Shawls, seidene, von 5/4 aunes und darüber	Stück.	1	25
» » » unter 5/4 aunes	„	1	—
» baumwollene, von 4/4 aunes und darüber	Dutzend.	2	—
» » » unter 4/4 aunes	„	1	50
Strümpfe, baumwollene	„	—	50
» » für Kinder	„	—	20
Socken, baumwollene	„	—	25
Handschuhe, baumwollene	„	—	40
Frangen, baumwollene	aune.	—	1
Tragbänder von Kautschuk mit Baumwolle, feine	Dutzend.	1	50
» » » » » ordinäre	„	—	75
» » Baumwolle, ordinäre	„	—	12
Bänder, seidene, unter 1″ franz. breit	12 aunes.	—	2
» baumwollene und leinene	72 „	—	7
Indiennes, ganz ordinäre	aune.	—	3
andere	„	—	6
Coutils, gemischte, 4/4 breit und darüber	„	—	10
» » unter 4/4 breit	„	—	5
« baumwollene, 4/4 breit und darüber	„	—	7
» » unter 4/4 breit	„	—	4

Gegenstände.	Verzollungs-Maafsstab.	Zollsatz. G.	Cts.
Hemdenleinen, rein oder gemischt, fein und ordinär . . .	aune.	—	10
» » » » ganz grobe	„	—	5
Drells, rein oder gemischt, fein	„	—	10
» » » » ordinär	„	—	6
» » » » ganz grobe	„	—	3
» baumwollene, fein	„	—	4
» » ordinär	„	—	3
Taschentücher, weifse leinene, $^7/_8$ breit und darüber . . .	Dutzend.	1	—
Tischzeug, leinen, Damast; das Tischtuch u. 12 Servietten		2	50
Bombasin von Seide und Wolle	aune.	—	16
« » Wolle, poil de chèvre	„	—	6
Mousselines, weifs oder farbig, glatt oder gemustert, $^3/_4$ und darunter breit	„	—	5
Desgleichen, über $^3/_4$ breit	„	—	8
Flanell	„	—	6
Tuch, $^4/_4$ und darüber breit, fein	„	1	—
» $^4/_4$ » » » ordinär	„	—	55
» über $^4/_4$ breit, ganz grob	„	—	25
» $^4/_4$ und darunter breit, ganz grob	„	—	18
Leinen, greise, fein und ordinär	„	—	5
» » ganz grob (Bodenwerder)	„	—	2
Osnabrugs, Halblaken, flächsene $^5/_4$	„	—	3
Sack- und Packleinen	„	—	2
Segeltuch und flämisch Leinen	„	—	4
Kaffeesäcke	Stück.	—	$2\frac{1}{2}$
Kultivateur-Säcke	Dutzend.	—	75
Bindfaden	Pfund.	—	3
Manchettes mit Griff von Horn	Dutzend.	—	50
» » » » Holz	„	—	40
Scheeren, feine	„	1	—
» ordinäre	„	—	30
Jambettes mit mehreren Klingen, feine	„	—	50
» » einer Klinge, feine	„	—	16
» » » » ordinäre	„	—	8
Nähnadeln	1000 Stck.	—	25
Zimmer-Aexte	Dutzend.	1	—
Mauersteine	1000 Stck.	1	—
Genever in Krügen von $1\frac{1}{2}$ Pinten	Dutzend.	1	—

Chile*).

Chile kann man in drei Theile eintheilen, das Hochland, den mittleren Theil und die Ebenen. Das Hochland begreift die hohen Cordilleren, welche sich, mit vielen Vulkanen, bis zu 24,000 Fufs in Chile erheben. Das mittlere Land bildet die Abdachung dieser Gebirge und läuft in die Ebenen aus, die sich meistens im Süden befinden, aber allenthalben sehr hüglich sind, und im Süden fast nur in Urwald bestehen. In dem mittlern Lande befinden sich viele Thäler und Hochebenen, die meistens sehr gut angebaut sind, so wie auch bei weitem der gröfsere Theil der Minen.

Die Küste von Chile ist im nördlichen und mittlern Theile sehr hoch und felsig, indem die Cordilleren, oder besser deren Zweiggebirge, ins Meer auslaufen, und nur im Süden flacher. Das Land hat aber eine Menge von Bayen und Buchten, welche sich sehr zu Häfen eignen, und wovon die folgenden als benutzt anzuführen sind: Paposo, der nördlichste Hafen der Republik, Copiapo, Huasco, Herradura, Penablanca, Jotoralillo, Coquimbo, Jongay, Pichidange, Papudo, Valparaiso, San Antonio, Constitucion, Taleahuano mit Concepcion, Valdivia, San Carlos auf der Insel Chiloe, und Fort Bulnes in der Meerenge von Magellan, der südlichste Hafen der Republik, welcher erst vor 2 Jahren in Besitz genommen, und woselbst einige Truppen gehalten werden.

Der Boden ist sehr fruchtbar, wo er bebaut, d. h. wo er bewässert werden kann. Aller Landbau wird durch Berieselung beschafft, wo aber Wasser fehlt, ist das Land öde und ausgetrocknet, und nur während der Regenzeit (im Winter vom Mai bis August) kommen Gräser und Kräuter fort. Waldung, oder man kann fast sagen Bäume, giebt es nur im Süden, im Norden giebt es deren nur in einigen wenigen Thälern und in den Gärten.

Die Produkte Chile's bestehen in allen Arten Feldfrüchten, als: Weizen, Mais, Gerste, Bohnen, Erbsen, Kartoffeln u. s. w., ferner allen Gartenfrüchten, einigen wenigen Südfrüchten und Erzen.

Nach dem Census von 1844 betrug die gesammte Bevölkerung 1,076,116 Köpfe, worin die Indianer, verschiedentlich auf 100,000 bis 400,000 Köpfe und selbst mehr geschätzt, nicht mit einbegriffen

*) Der nachstehende Bericht ist bereits im August 1846 erstattet, aber erst vor Kurzem hier eingegangen, da das Schiff, auf welchem er befördert wurde, mancherlei Unfälle auf der Reise zu bestehen hatte.

sind. Sie nähren sich in den Städten von Handel und Gewerbe, im Norden des Landes meistens vom Bergbau, im mittlern und südlichen Theile von Ackerbau und Viehzucht. Die Industrie ist noch sehr in der Kindheit und beschränkt sich auf die Anfertigung von Pellones, Ponchos, Baragan, eine Art Camlot zur Bekleidung der Landarbeiter, rohen Töpferarbeiten u. s. w. für den Gebrauch des Landes selbst, ferner was fremde Handwerker für den Consumo verfertigen.

Die Provinzen sind: Atacama mit 25,105, Coquimbo mit 78,574, Aconcagua mit 91,022, Santiago mit 207,434, Valparaiso mit 74,869, Clochagua mit 150,284, Talca mit 71,381, Maule mit 146,235, Concepcion mit 164,114, Valdivia mit 23,266, Chiloe mit 43,832, zusammen 11 Provinzen mit 1,076,116 Einwohnern.

Die Chilenische Handelsmarine besteht fast nur aus Schiffen, die hier wegen Havarie oder aus andern Ursachen verkauft sind; — im Ganzen ist sie nicht besonders zu loben. Die hier im Lande gebauten Schiffe sind nicht vorzüglich stark, da das Holz sich nicht sehr zum Schiffbau eignet und es vielfältig an den anderen dazu nothwendigen Materialien fehlt; überdem ist das Arbeitslohn so hoch, dafs beim Schiffbau nicht die gehörige Sorgfalt angewandt werden kann. Die Konstruktions-Plätze sind Valparaiso, Maule, Tomé, Valdivia und Chiloe.

Aufser dem Vorrecht, allein den Küstenhandel des Landes betreiben zu dürfen, hat die Chilenische Flagge noch folgende Vorrechte bei den Einfuhren:

nämlich 10 Proc. Abzug vom Betrag des Zolls in Schiffen, welche die Chilenische Flagge führen, aber fremden Boden haben,

und 20 Proc. Abzug vom Betrag des Zolls in Schiffen unter Chilenischer Flagge und mit Chilenischem Boden.

Die Zölle bestehen in Einfuhrzöllen und Ausfuhrzöllen. Erstere sind theils feste specifische, theils Werthzölle und es werden die letzteren entweder nach bestimmten im Zolltarif ausgedrückten Valvationen oder wo diese nicht ausreichen, auf Grund der Valvation berechnet, welche der im Zollhause angestellte Vista nach dem wirklichen Marktwerthe der Waare in Bond angeben soll. Früher wurde der Zolltarif alle drei Jahre revidirt, seit dem 1. Januar 1843 aber geschieht solches jährlich, indem nämlich in den Valvationen diejenigen Abänderungen getroffen werden, welche die dazu ernannte Kommission für zweckmäfsig hält. Diese Kommission wird von dem Intendanten der Provinz Valparaiso jährlich im Auftrage des Präsidenten zu diesem Zweck ernannt, und soll bestehen aus dem Administrator und den drei Vi-

stas des Zollhauses und sechs hiesigen Kaufleuten; nämlich einem Chilenen, einem Engländer, einem Deutschen, einem Franzosen, einem Nord-Amerikaner und einem Spanier.

Ausfuhrzölle bestehen nur noch für wenige Gegenstände. Sie betragen 6 Proc. für Häute nach der Valvation von 12 R. pr. Stück, für Kupfer in Barren nach der Valvation von 15 Dr. pr. Quintal, für arme Kupfererze von 14 R. pr. Quintal, für reiche von 2 Dr. pr. Quintal, für Rohkupfer von 3 Dr. pr. Quintal, für Silber in Barren von $8\frac{1}{2}$ Dr. pr. Mark und für altes Silber von 7 Dr. pr. Mark, ferner $\frac{1}{2}$ Proc. für Gold in Barren oder Goldstaub von 125 Dr. pr. Mark und für altes Gold von 100 Dr. pr. Mark. Alle andern Produkte sind frei und dürfte nächstens auch der Ausfuhrzoll für Häute aufgehoben werden.

Bei dem hiesigen Zollsystem herrscht der Grundsatz vor, alle werthvollen Artikel niedrig zu besteuern, um dem Schmuggelhandel so wenig Anreiz zu geben, als irgend möglich, und hat sich dies System als sehr zweckmäfsig bewährt, denn mit Ausnahme von Kleinigkeiten, wird in der That nichts geschmuggelt. — Der Handel mit Tabak und Spanischen Spielkarten ist Monopol der Regierung, und darf nur die Regie sie für den Konsumo einführen. Französische Spielkarten zahlen 20 Proc. Cigarren und Schnupftabak 6 R. pr. Pfd. Zoll, und ist die Einfuhr davon Jedem erlaubt.

Mit Peru, Bolivien, Eguador, Neu-Granadá, Centro America, Mexico, Brasilien und Uruguay ist Chile auf dem freundschaftlichsten Fufse und hat mit den meisten dieser Länder Traktate, (mit vortheilhafteren Bedingungen als mit Europäischen Ländern oder den Vereinigten Staaten) die aber nur von lokalem Interesse sind. Mit den Vereinigten Staaten hat Chile einen Handels-Traktat, der mit dem Jahre 1846 abgelaufen ist, aber erneuert werden dürfte. — Grofsbritannien hat noch keinen Traktat mit Chile, es war ein solcher entworfen und unterzeichnet, er wurde aber nicht ratificirt. — Spanien hat in einem neuerlich ratifizirten Vertrage die Republik Chile anerkannt, und es haben sich beide Mächte in diesem Vertrage rücksichtlich des Handels und der Schiffahrt die Rechte der begünstigtsten Nation eingeräumt. — Ein Vertrag mit Frankreich ist vor Kurzem der Chilenischen Legislatur zur Genehmigung vorgelegt. — Dänemark hat das schriftliche Versprechen, dafs seine Unterthanen gleich den Angehörigen der am meisten begünstigten Europäischen Nationen behandelt werden sollen.

Uebrigens sind alle Länder hier ganz gleich gestellt, und hat die

Chilenische Regierung das Prinzip angenommen, keinem Lande Vorzüge vor einem andern in Hinsicht von Zöllen u. s. w. zu geben, so wie sie sich auch nur auf Traktate einlassen will, welche auf diesem Prinzip basirt sind, sich vorbehaltend mit den oben erwähnten Schwester-Republiken und Brasilien Separat-Verträge zu machen und ihnen Vorzüge zu gewähren.

Ueber den Handel von Chile und insbesondere von Valparaiso, dem Mittelpunkte des Geschäfts im ganzen Lande, ist folgendes zu bemerken:

Chile ist so weit von den Produktions-Ländern der Industrie-Gegenstände entfernt, dafs auf wirkliche regelmäfsige Zufuhren gar nicht zu rechnen ist. Man mufs alle Aussendungen auf hier als eine Spekulation betrachten, bei der freilich der Bedarf des Landes nie aus den Augen zu lassen ist und es ist daher leicht erklärlich, dafs häufig ein Artikel hier total überführt ist oder auch wohl bis zu den nothwendigsten Bedürfnissen herunter ganz fehlt. Aus derselben Ursache entspringt auch als natürliche Folge, dafs ein Jahr gegen das andere mehr und weniger Schiffe von den respektiven Ländern eintreffen, ohne dafs ein anderer Grund angegeben werden könnte, als mehr oder weniger Meinung für die Märkte dieser Küste, oder Entwickelung gröfserer Thätigkeit der Kaufleute. — Dann haben auch die Mode, neue Artikel etc. vielen Einflufs. Diese Verhältnisse entscheiden auch für die hiesigen Preise der Waaren, deren Werth sich hier nur nach dem augenblicklichen Vorrath bestimmt. Ist viel von einem Artikel am Platze, so fallen die Preise, wenn wenig, so tritt das Gegentheil ein, und haben Konjunkturen am Produktions-Orte wenig oder gar keine Nachwirkung hier. Es läfst sich aus diesem Grunde nicht wohl ein Vergleich der verschiedenen Jahre mit Vortheil aufstellen, ein jedes Jahr mufs für sich selbst reden.

Die Frachten nach Europa haben im Jahre 1845 wenig variirt, nach England in englischen Schiffen von 4 L. Str. mit 5 Proc. bis 5 L. Strl. 10 Sh. mit 5 Proc., für deutsche oder neutrale Schiffe nach dem Kontinent 3 L. Str. mit 5 Proc. bis 3 L. Str. 10 Sh. mit 5 Proc., nach den Vereinigten Staaten 3 L. Str. 5 Sh. mit 5 Proc., französische Schiffe nach Frankreich für Guano 80 Frs. mit 5 Proc. bis 100 Frs. mit 5 Proc. Primage alles pr. Ton, und nach den Vereinigten Staaten für Amerikanische Schiffe 6 R. pr. Quintal mit 5 Proc. Primage. Bei Vergleichung dieser Fracht-Ansätze zeigt sich ein grofses Mifsverhältnifs, besonders der Deutschen Schiffe gegen die Englischen, welche dieselben Waaren laden und da sie in England

entlöschen, einen kürzeren Weg als die Deutschen nach dem Kontinente zu machen haben. Es hat dies seinen Grund namentlich darin, dafs der Transport der Kupfererze nach Grofsbritannien fortwährend eine beträchtliche Anzahl von Schiffen in Anspruch nimmt, wovon dann eine Erhöhung der Frachten für die zu diesem Transport ausschliefslich berechtigten britischen Schiffe die nothwendige Folge ist. Bis zum Jahre 1843 sah man es nach, dafs das zum Verhütten im Bond bestimmte Erz auch auf fremden Schiffen nach Swansea geführt werden durfte, und es fanden hierbei eine Anzahl deutscher Schiffe regelmäfsige Beschäftigung; seit dem Aufhören derselben ist der deutsche Rheder durch die sehr geringe Auswahl von Retour-Produkten und durch die grofse Entfernung genöthigt, seine Maafsregeln auf lange Zeit zu treffen und auf Konjunkturen in acht bis zehn Monaten zu spekuliren. Dies bleibt auch auf die Ausfuhr aus Deutschland nicht ohne Einfluſs, denn bei der Unsicherheit der Rückfrachten mufs sehr auf die Ausfracht mitgerechnet werden, und da ist es denn nöthig, dafs die Schiffe volle Ausladung erhalten. Solche ist nun nicht immer zu haben und so müssen viele Waaren, von deren eiliger Ueberkunft der ganze Profit bedingt ist, entweder ganz unberücksichtigt bleiben, oder sie treffen in Folge des Aufenthalts, welchen das Schiff am Ladungshafen hatte, ehe die ganze Ladung zusammen war, zu spät ein, oder sie müssen den mit vielen Kosten verbundenen Weg über Frankreich oder England nehmen. Der Weg über Belgien ist ganz aufser aller Frage, die Schiffe liegen dort länger wie in Deutschland in Ladung, zeichnen sich keineswegs durch kurze Reisen aus, und lassen sich noch überdem ungefähr das Doppelte der üblichen Ansätze in Deutschland an Fracht bezahlen.

Die Schiffahrts-Bewegung im Hafen von Valparaiso ist in der ersten Tabelle am Schlufs nachgewiesen.

Importen in Chile.

Es mufs hier das Jahr 1844 theilweise zu Grunde gelegt werden, da die amtlichen Einfuhrlisten für das Jahr 1845 noch nicht zu erhalten waren.

Die gesammte Einfuhr für den Konsumo von Chile im Jahre 1844 betrug an Werth 8,596,674 Dr. und es wurden davon an Zoll entrichtet 1,480,285 Dr.

Die Werthsangabe beruhet auf den Valvationen des Tarifs, welche bei vielen Waaren z. B. bei den meisten Seidenartikeln, besonders Modesachen, manchen Wollen- und Baumwollenstoffen, niedriger

sind als der Marktwerth, so dafs man, um zu einer möglichst richtigen Aufstellung des hiesigen Umsatzes zu gelangen, folgende Annahme zu machen haben wird.

Verzollter Werth	8,596,674	Dr.
Mehrwerth als verzollt 10 Proc. .	859,667	»
Zoll	1,480,626	»
	10,936,626	Dr.

oder Umsatz fremder Produkte für den Konsumo

von Chile	11,000,000	Dr.
ferner Verkäufe in Bond für Bolivien, Peru, Mexico, Centro-America, Equador, Oceanien etc. etwa	2,500,000	»
oder ganzer Umsatz fremder Produkte in Chile .	13,500,000	Dr.

Dieses variirt nun sehr ein Jahr gegen das andere; was namentlich die Verkäufe in Bond anbetrifft, so sind wohl Jahre gewesen, in welchen weit über eine Million allein nach Mexico hin verkauft wurde, und auch wiederum Jahre, in welchen keine 50,000 Dr. dahin gingen, je nachdem die Zollhaus-Konjunkturen jenes Landes den Einfuhren mehr oder weniger günstig waren.

Die zweite Tabelle am Schlufs läfst die Vertheilung der Einfuhren auf die einzelnen Länder nach den offiziellen Valvationen, und die dritte Tabelle die Quantitäten der überhaupt und der direkt aus Deutschland eingeführten Waaren, beides für das Jahr 1844 ersehen.

In Betreff der einzelnen für Deutschland wichtigen Einfuhr-Artikel ist folgendes zu bemerken:

In Seidenwaaren kann Deutschland in den mittlern und geringeren Klassen von Stoffen, Tüchern u. s. w. so lange es schlichte Waaren sind, sehr gut mit Frankreich konkurriren, dagegen mufs es in Modesachen noch häufig das Feld räumen. Von Shawls und Fichus sind sehr hübsche Sachen von Deutschland geliefert, ebenso von Kleiderstoffen, und hat man den Fabrikanten nur zum Vorwurf gemacht, dafs die Waare nicht so viel oder besser nicht so guten Lustre habe wie das Lyoner Fabrikat. Westenzeuge von Deutschland können sich mit denen der ganzen Welt messen. Atlas wird völlig so gut wie aus Frankreich geliefert in allen Qualitäten und Farben, mit Ausnahme der hellen, als weifs, celeste, rosa u. s. w., welche selten recht rein und in sich feurig sind. Serge von Deutschland ist besser wie von Frankreich, wenn auch nicht so gut wie von Spanien, oder so billig wie von China. Der beste Sammet kommt noch immer von Italien, der deutsche mifst sich in den geringeren Qualitäten gut mit dem Lyoner; was aber die feinen Sammte anbe-

trifft, so werden die französischen unbedingt vorgezogen, da sie besser gedeckt sind, weicher und in sich biegsamer und glänzender von Farbe. Kravatten und dergleichen kleine Artikel sind gut. Bänder werden von Deutschland im Allgemeinen sehr gut angebracht. Bei Listons hat man den Lustre, welchen die Schweizer den ihrigen geben, noch nicht erreichen können. In Modebändern ist die Konkurrenz mit Frankreich noch sehr schwer, und in Florbändern hat man das Richtige noch nicht von Deutschland erhalten können. Sammetbänder lassen nichts zu wünschen übrig. Kordeln, Schnüre, Knöpfe und alle Posamentierarbeit wird von Deutschland sehr gut bezogen, wenngleich auch wohl nicht immer alles durchaus nach der neuesten Mode ausfällt. Die Blonden werden jetzt vortheilhaft von Sachsen importirt, und wird dieser Artikel wohl bald den Deutschen ganz überlassen bleiben. Hutvelpel von Frankreich wird unbedingt vorgezogen als billiger und besser. Von Nähseide ist einiges von Deutschland bezogen, von recht hübscher Qualität, so dafs zu erwarten steht, dafs auch dieser hier nicht unwichtige Artikel mehr Aufmerksamkeit erringen wird. Foulards, früher ein sehr bedeutender Import-Artikel von Deutschland und Frankreich, werden nur von England zugeführt, seitdem man in diesem Lande die rohen Ostindischen Tücher in Bond drucken kann, und sie durch Vermeidung aller Zölle viel billiger zu stehen kommen. Chinesische Seidenwaaren, als Crepe, Shawls, Levantines, Tücher, Nähseide, dünner Serge, Damast, Saya-Saya, Sarga de manta, Tafft u. s. w. bilden eine eigene Branche, indem kein Land der Welt gleich billig fabriciren kann.

Was die Wollen-Waaren betrifft, so haben in den feinen und feinsten Tuchen und Kasimirs die französischen hier den Vorrang, und ist bis dahin nichts von Deutschland zugeführt, welches mit dem Sedaner Fabrikat in Billigkeit und Feinheit konkurriren könnte. Das Deutsche Tuch ist nicht gut genug gedeckt und meistens auch nicht genug dekatirt, sonst ist es an wirklicher innerer Qualität und Feinheit der Wolle gut. In den mittlern Klassen konkurriren die Deutschen sehr gut mit andern Ländern, in den geringeren Sorten hat aber England die Ueberhand, da es seinen Tuchen ein besseres Ansehen zu geben weifs. Merino wird so gut und vortheilhaft in Deutschland angefertigt, wie in irgend einem andern Lande. Man hat aber das Versehen gemacht, die Qualität mehr und mehr zu verringern, wodurch leider die Deutsche Waare gegen die Französische in Nachtheil gerathen ist; letztere hat immer die frühere Breite von 50 Zoll und gleich gute Qualität beibehalten, während die

Deutsche nach und nach auf 44 à 46 Zoll heruntergekommen und in Qualität sehr ordinair geworden ist. Englische Merinos sind hart und schlecht in den Farben und bilden deshalb immer ganz verschiedene Artikel. Flanell kömmt aus Deutschland in allen Qualitäten und gut, und ist darin mit England völlig zu konkurriren. Frankreich leistet nichts darin. Das Gleiche gilt von Flaggentuch. Wollene Strick- und Strumpfwaaren sind in ihren respektiven Qualitäten sehr gut. Wollene Bänder, als Bratten u. s. w. werden von Deutschland am billigsten bezogen, Gurten dagegen billiger von Frankreich. Wollen-Garn, namentlich Berliner, ist billiger und besser, als Französisches oder Englisches. Wollene Shawls, Kaschmir-Shawls, sind ein neuer Artikel, welcher seit wenigen Jahren erst in die Elberfelder Industrie aufgenommen ist, aber schon jetzt sehr viel leistet. Die Französische Waare ist noch billiger, indefs wird dieser Unterschied bald erreicht sein und was Geschmack anbetrifft, so sind Partieen von Elberfeld, eingeführt, die mit den elegantesten, von Frankreich angebrachten, sich völlig messen konnten. Wollene Shawls, als Merino, schlichte geköperte, gedruckte, waren bis dahin noch nicht in dem richtigen Genre und in gehöriger Lebhaftigkeit der Farben zu erhalten. Wollene Stoffe für Mantel-Unterfutter u. s. w. sind gut, und wird deren Einfuhr bedeutender werden. Ueberhaupt läfst sich nach den bisherigen Erfahrungen im Manufakturfache die Ueberzeugung hegen, dafs in allen Wollenwaaren Deutschland mit gehöriger Anleitung und fortdauerndem guten Willen der Fabrikanten jede Konkurrenz bestehen kann, besonders so lange von den aus besserer Wolle angefertigten Gegenständen die Rede ist, während in der Fabrikation aus geringerer Wolle eine schwere Konkurrenz mit England auszuhalten ist, welches durch sein Kammgarn einen grofsen Vortheil hat. Die englischen Gewebe haben aber durchschnittlich eine gewisse unangenehme Härte und könnte man die meisten Sachen gleich billig von Deutschland anbringen, so würde unbedingt auch hierin dem letzteren Lande der Vorzug gegeben werden.

In gemischten Sachen sind vorzugsweise zu erwähnen: Shawls und Kleiderstoffe. Von ersteren hat Deutschland sich die Oberherrschaft errungen und kann kein Land mit ihm darin konkurriren. Im Jahre 1845 sind über 10,000 Dzd. Shawls aller Arten gemischt angebracht, und obgleich in Folge dessen die Preise sehr gesunken sind, so hat sich doch am Ende erwiesen, dafs es nicht zu viel gewesen, denn bei Eröffnung der Winter-Saison in 1846 zeigte sich nur sehr geringer Vorrath. Dieser grofse Absatz hat besonders dem Engli-

schen Fabrikat einen gewaltigen Stofs versetzt, indem so viel weniger Bayetas, Casimir-Shawls, Tartan-Shawls u. s. w. verbraucht wurden. Chile ist in dem Verbrauch von Shawls wohl ohne Gleichen in der Welt. Mit Kleiderstoffen hat Sachsen uns hier sehr versorgt; allein es hat jetzt einen harten Stand gegen die Engländer, die auch überdem durch die neuen Gewebe, als Alpacas u. s. w. diesen gemischten Stoffen sowohl als den geringern Merinos gewaltigen Abbruch thun. Hosenzeuge werden in gemischter Waare sehr hübsch und passend in Gladbach, Vierfsen u. s. w. angefertigt, und sind in bedeutenden Posten mit Vortheil eingeführt. Die geringere Waare fängt aber an, was Wohlfeilheit anbetrifft, gegen die Englische in Nachtheil zu gerathen, wenngleich sie auch wohl eleganter und geschmackvoller in ihren Mustern ist. Damaste sind mehrfach versucht, aber der Englische billige Preis war noch nicht erreichbar. Westenzeuge werden so gut und billig in Elberfeld und Barmen fabrizirt, dafs andere Nationen nicht konkurriren können. Es ist aber davon so viel angeschleppt, dafs sie gegenwärtig in vielen Klassen unverkäuflich geworden sind. Dometts kommen sehr hübsch und nicht theuer aus Sachsen, so dafs sie mit den Englischen gut Stand halten.

Die Leinen-Zufuhr von Deutschland hat entsetzlich abgenommen und bleibt fortwährend gegen England im Nachtheil. Man hat in Deutschland zu lange mit den nöthigen Verbesserungen gewartet, und sich dadurch die Englische Industrie ganz über den Kopf wachsen lassen. Wären zur rechten Zeit die Abänderungen, als Fortlassen der sogenannten Kappe, andere Aufmachung, feines und elegantes Gewebe u. s. w. gemacht, so würde es jetzt anders um das Leinen-Geschäft aussehen, und manche Sorten nicht ganz und gar unverkäuflich geworden sein, wie z. B. Bretanas, Rouans u. s. w. Deutsche gute Platillas haben noch immer ihren Absatz nach den nördlichen Ländern bis Mexiko hin und wenngleich sie eine zeitlang fast ganz durch das Englische Fabrikat verdrängt worden, so scheint es jetzt als wenn sie wieder etwas mehr hineinkommen; aber um dieses in gröfserem Maafsstabe zu erreichen, ist es nöthig, dafs nur reelle durchgehens egale Waare ganz Leinen und gleich billig wie von England gesandt werde. Für Chile sind nur zufallsweise noch von der gewöhnlichen Waare abzusetzen; ganz feine zu 20—25 Dr. pr. St. finden in $^1/_4$ Sortimenten mäfsigen Absatz. Creas haben in der bessern Waare mehr Konsumo in Chile, in geringerer Qualität nur für die Küste. Es ist sehr damit herunter und wenn auch die Deutschen Creas den Englischen vorgezogen werden, so sind er-

stere doch fast immer noch verhältnifsmäfsig zu theuer, um die Konkurrenz kräftig bestehen zu können. Bretanas, die frühere deutsche Waare, hat keinen Konsumo mehr, nur feine Waare (von Maschinen-Garn, weil dann egaler und billiger) ist gleich den Irländischen abzusetzen. Listados haben sehr im Gebrauch abgenommen, und sind namentlich die stark mit Baumwolle gemischten schwer und sehr niedrig unterzubringen. Für Chile haben Listados keinen Absatz. Arabias, Bonten und dergleichen Leinen sind ganz aus dem Handel verschwunden. Von Estopillas ist einzeln wohl noch etwas zu verkaufen, allein es wird alljährlich weniger, und kann man annehmen, dafs auch diese Gattung sich überlebt hat. Bielefelder und andere Hemdenleinen haben viel Konsumo, man zieht aber Irländische vor und namentlich werden die feinen Bretanas dafür substituirt, die dadurch hier sowohl wie an der ganzen Küste bedeutenden Absatz finden. Bramantes verlangt man in sehr breiter und egaler Waare, und hat bis dahin Deutschland nichts der Englischen Gleiches zu denselben Preisen oder auch nur annähernd liefern können. Drelle werden gar zu billig von England eingeführt, um der Deutschen Waare viel Raum zu lassen. Geringe Waare zu $1\frac{3}{4}$ à 2 R. pr. yard in Bond hat sich indefs ziemlich behauptet und wird der Englischen, wegen ihrer gröfsern innern Kraft, unbedingt vorgezogen. Alle Arten Drelle haben überdem viel gelitten durch die gemischten Wollen- und Baumwollen-Hosenzeuge. Damaste von Bielefeld sind zu theuer gegen Englische und Irländische, um bedeutend in den Konsumo überzugehen; einzelne Kisten bringt man wohl auf Preis, indem man sie detaillirt. Coutils haben nur noch sehr geringen Absatz; die starke Amerikanische Baumwollenwaare verdrängt sie mehr und mehr. Weser- und Meyer-Leinen finden Anwèndung für Mehlsäcke, haben aber ebenfalls die Konkurrenz mit den Englischen kaum bestehen können. Ueberdem leidet ihr Konsumo in neuerer Zeit grofsen Abbruch durch starke baumwollene Osnabrughs, welche in den Vereinigten Staaten angefertigt, Beifall für Mehlsäcke finden. Osnabrücker Leinen, gebleichte wie gestreifte passen nicht, ebensowenig Tecklenburger und Iburger Leinen. Bleichtücher und Bodenwerder Leinen waren ganz von diesem Markte verschwunden, bis man seit zwölf Monaten angefangen hat, sie den Wünschen der Konsumenten gemäfs auflegen zu lassen; seitdem finden sie wieder Beifall. Hamburger, sogenannte Nummerleinen, haben sich in der Einfuhr ziemlich gleich gehalten. Cotton Bagging hat ebenfalls mäfsigen Konsumo. Heeden finden mehr Absatz. Mit Sackleinen waren die Deutschen ganz von den

Engländern verdrängt durch gröfsere Wohlfeilheit ihrer Waare und besonders auch durch die reelle Packung; denn das Auflegen einer Kappe hatte auch hierin alles Vertrauen zu dem Deutschen Fabrikat zerstört und zog man Englische Leinen vor, selbst wenn die Deutschen besser waren. Danziger und Königsberger Leinen für Säcke sind wohl einzeln angekommen, aber selten die rechten Klassen; es sind einige Sorten vorgekommen, die hier gut passen würden und wovon leicht einige Tausend Stücke pro anno zu Weizen-, ordinairen Mehl- und Kaffeesäcken u. dergl. unterzubringen wären. Segeltücher und Schiertücher werden nicht in Deutschland angefertigt, wie man sie hier verlangt, sie müssen $^4/_4$ sein und gleich billig, wie die von England; nur dann würden regelmäfsige Zufuhren fortwährend ihre Käufer finden. Ravenstücher werden nicht viel gebraucht und zieht man Russische vor. Flämische Leinen sind aufser Gebrauch, da sie gegen die nachgemachten Englischen zu theuer kommen. Köperleinen scheinen in der Deutschen Industrie ganz vergessen zu sein, verdienen aber wohl wieder aufgenommen zu werden. Gemischte Leinen aller Art haben ihre Rolle ausgespielt. Leinenzwirn verkauft sich gut bei Kleinigkeiten. Leinen-Spitzen verkaufen sich auch noch, wenngleich nicht mehr in dem Maafsstabe wie früher. Kammertuch kömmt dann und wann etwas weniges von Frankreich, welches hoch bezahlt wird.

Mit Baumwollen-Fabrikaten ist die Deutsche Industrie unbedingt noch am weitesten zurück; nur wenige Artikel können in Konkurrenz mit dem Produkt anderer Länder treten. Es ist indefs gewifs, dafs in letzterer Zeit grofse Anstrengungen Seitens der Fabrikanten gemacht sind, einen bessern Standpunkt in dieser Branche im Welthandel einzunehmen, und wenn auch noch nicht mit dem gewünschten Erfolge, so ist doch in vielen Fällen schon vieles geleistet. Shirtings, weifse und ungebleichte, können in Deutschland nicht mit Vortheil angefertigt werden. Es ist wohl einige wirklich schöne Waare aus der Etlinger Fabrik angebracht, und hat sich auch ganz gut begeben, allein für den allgemeinen Konsumo ist es nichts. Was von Hamburg eintraf, war meistens Englisches Fabrikat. Prints oder gedruckte Kattune werden sehr hübsch in Deutschland gemacht, sind indefs zu theuer, um mit den Englischen zu konkurriren. In den feineren Klassen sind sie mit Vortheil von der Schweiz und Mühlhausen zu beziehen. In Stoffen für Kleider u. s. w. mufs England ganz die Versorgung dieser Märkte überlassen bleiben. Madras und Verona-Tücher sind noch nicht so billig von Deutschland wie

von England zu erhalten gewesen. Der Verbrauch von diesen kleinen Tüchern ist unglaublich und wäre die Wohlfeilheit der Englischen und Schottischen Waare zu erreichen, möchten leicht 100 bis 200 Tausend Dutzend für Süd-Amerika abzusetzen sein. Schlesien, die Schweiz und die Lausitz, auch Elberfeld haben sich, soweit bekannt, bis dahin am meisten darin ausgezeichnet. Gedruckte Tücher sind in derselben Lage wie Kattune. Baumwollene Shawls und Tücher sind im Voigtlande und namentlich in Elberfeld aufs neue musterhaft und mit Erfolg angegriffen worden. In den geringeren gedruckten Klassen muſs Deutschland noch England das Feld ganz überlassen, in den besseren Sorten kann es aber gut konkurriren. Man hat jetzt angefangen, in baumwollenen Hosenzeugen und Drellen die verlangte Waare anzufertigen, und bei dem Fleifs, den man darauf zu verwenden scheint, läſst sich die Hoffnung aussprechen, darin bald einen Stapel-Artikel von Deutschland zu sehen. Dagegen ist von baumwollenen Westenzeugen, als Piqués und gewirkten Stoffen, das richtige noch nicht von Deutschland geliefert. Baumwollene Velveteens, Flanell, Merinos, Unterfutterzeuge, Cocos, gestreifte Stoffe für Hemden u. s. w. sind noch nicht von Deutschland angebracht. In den geringern Klassen von Strümpfen stehen alle Länder Sachsen nach; England macht grofse Anstrengungen, kann aber nicht konkurriren. Das gleiche gilt von Bändern, welche in allen Genres nirgends besser und billiger angefertigt werden können als in Elberfeld und in Barmen. Spitzen haben sehr gelitten durch die geringere, wohlfeile Maschinenarbeit in England und möchten sich schwerlich wieder recht erholen. Baumwollene und gemischte Frangen werden nur im Erzgebirge gut und billig fabrizirt.

Diverse Waaren. Hohlglas wird fast nur von Deutschland angebracht, aufserdem in geringerer Quantität von Belgien und Triest. Feines geschliffenes kommt meistens nur von England. Fensterglas muſs der gröfseren Wohlfeilheit wegen den Belgiern ganz überlassen werden, und was von Hamburg eintraf, war Belgisches. Bouteillen kommen sehr billig von England. Perlen gehen mehr und mehr aufser Gebrauch. Demijohns sind ein durchaus deutscher Artikel. Spiegelglas wird in den feinen und grofsen Qualitäten meistens von Frankreich angebracht, die geringeren Sorten sind aber nur von Deutschland zu beziehen. Aufstellspiegel und Feldspiegel sind, von welchen Lande aus sie auch angebracht werden mögen, Bairische Fabrikate. Grofse Spiegel bringen die Italiener und Franzosen.

Bleiweifs ist mit Vortheil von Deutschland in hinreichender Qualität zu erhalten.

Waschblau trifft nur aus Deutschland ein und hat ziemlich viel Absatz in diesem Lande.

Eau de Cologne, Eau de Lavande und alle anderen Parfümerien müssen den Franzosen vorzugsweise überlassen bleiben.

Seife, ordinaire, parfümirte, sogenannte Windsor-Seife haben die Deutschen ganz an sich gerissen. Mit feiner parfümirter Seife schreiten sie sehr vor und machen den Franzosen schwere Konkurrenz. Ordinaire gelbe und weifse Seife ist schon mehrfach versucht worden, es hat aber nicht gelingen wollen, den Nord-Amerikanern gleich zu kommen.

Spielkarten kommen sehr gut von Deutschland; Italien liefert sie aber billiger; dasselbe gilt von Papier al mazo. Druckpapier und Maschinen-Papier wird am wohlfeilsten von Frankreich eingeführt. Pappe ist sehr billig von Deutschland. Schiffspapier ist am besten von England und Seidenpapier von Frankreich. Briefpapier kommt von allen Ländern gleich billig mit Ausnahme von England, welches besser aber auch theurer liefert.

Kalbfelle gewichste und lakirte werden seit einigen Jahren mehr von Deutschland zugeführt, namentlich ist das Mainzer und Hamburger Fabrikat so gut und wohlfeiler, wie das Französische und Englische, dafs es die beiden letzten Fabrikate fast ganz verdrängt hat. Tafiletes ächte und unächte so wie bronzirte Ziegenfelle dagegen kommen fast nur von Frankreich.

Eisenwaaren und Messingwaaren aller Art mit Ausnahme einiger wenigen Artikel, als Scheeren, Machetas, Fingerhüte, Küchen- und Louisenmesser, ordinaire Nähnadeln u. s. w. können nicht mehr mit einiger Aussicht auf Nutzen von Deutschland bezogen werden, indem das Englische Fabrikat meistens 20 à 25 Proc. niedriger zu kaufen ist, als das Deutsche sich hierher legt. Knöpfe in allen Sorten sind billig und gut aus Deutschland zu haben. Waffen in Deutschland angefertigt sind denjenigen aus andern Ländern, so lange für den gewöhnlichen Gebrauch von der Regierung gekauft wurde, vorgezogen worden. In Revolutions-Zeiten ist natürlich ohne weitere Auswahl genommen, was zu haben war. Die Chilenische Regierung hat in neuerer Zeit, durch ihren Gesandten in Paris, in Frankreich Kontrakte für Waffenlieferungen abschliefsen lassen. Von Leonischen Waaren wird nur das Fabrikat von Nürnberg und Führt hergebracht. In

Quincaillerien, ächten sowohl als unächten macht die französische Waare der Pforzheimer eine schwer zu bestehende Konkurrenz.

Mineral-Wasser kommen nur von Deutschland, ebenso Spielsachen von Holz und Blei.

Legesteine haben mehr Aufnahme gefunden, seitdem man in Valparaiso Trottoirs in den Strafsen angelegt hat. Sie sind billig von Deutschland zu bekommen, und sind als gute Ballast-Artikel eine sehr erwünschte Zugabe zu den Importen.

Das Deutsche Wachs ist nächst dem Havanna-Wachs unbedingt das beliebteste und hat sich meistens gut verkauft. Der Konsumo an dieser Küste ist circa auf 2000 Ctr. zu schätzen.

Fourniere werden in Deutschland gut geschnitten und halten jede Konkurrenz aus. Die Hamburger Möbeln haben sich Ruf erworben und werden jährlich in ziemlichen Posten abgesetzt, indem sie durch gröfsere Wohlfeilheit bei gleicher Eleganz die Englischen, Französischen und Amerikanischen fast ganz verdrängt haben. Nur Rohrstühle kommen besser und dauerhafter von Baltimore. Möbelhaartuch kömmt von Deutschland und Frankreich gleich vortheilhaft.

Genever ist ein Einfuhr-Artikel von Belgien und Deutschland. Rum, Cognac und Spanischer Branntwein wird in Deutschland sehr gut aus Kartoffelspriet nachgemacht und hat sich meistens auch gut verkauft. Liqueure sind billiger von Frankreich.

In Steinzeug kann nur England etwas leisten, und was von Deutschland kam, war Englisches Fabrikat. Porcellain ist hier mehr in Gebrauch gekommen, jedoch bisher nur aus Frankreich bezogen. Die ordinairen Klassen sind am gangbarsten, feines mit vieler Malerei wird noch nicht nach Verdienst gewürdigt.

Musik-Instrumente: Deutsche Pianos finden noch immer ihren Absatz, obgleich nicht in dem Maafsstabe wie früher, da man mehr und mehr die Englischen zwar weit kostspieligeren, aber länger haltbaren vorzieht. Von Blech-Instrumenten, Guitarren u. s. w. wird auch viel Deutsches Fabrikat verkauft; in neuerer Zeit sind die Franzosen namentlich mit ersteren (weil fast alle Kapellmeister Franzosen sind) sehr in Konkurrenz getreten.

Tapeten werden sehr gut und elegant in Deutschland verfertigt und möchten mit der Zeit die Französischen noch mehr verdrängen.

Hosenträger kommen jetzt sehr gut von Deutschland und der Schweiz und ist den Franzosen vorzüglich in den geringeren Klassen diese Konkurrenz sehr unbequem.

Silber-Arbeit ist sehr hübsch und billig von Berlin gekommen, und möchte dieser Artikel, besonders was getriebene Arbeit anbetrifft, noch mehr an Bedeutsamkeit gewinnen.

Schweizer Uhren haben noch immer ziemlichen Absatz. Für Englische und Französische wirklich gute Uhren werden aber verhältnifsmäfsig höhere Preise bezahlt. Satz- und Hänge-Uhren sind mehrfach von Deutschland angebracht und fanden Absatz, es waren indefs viele von den Wiener Uhren dabei.

Chile hat nur im südlichen Theile Bauholz, jedoch meistentheils von sehr geringer Qualität, so dafs für Tischlerarbeit, zum Häuser- und Schiffsbau grofse Zufuhren von fremden Ländern nöthig sind. Was Bretter anbetrifft, so hat sich der Konsumo sehr vermehrt, indem jetzt mehr Holzfufsböden an die Stelle der steinernen in den Häusern gelegt werden. Die gröfste Zufuhr davon kommt von den Vereinigten Staaten, nächstdem von Schweden und seit einigen Jahren auch von Memel. Balken, Masten und Stangen viel von Schweden, Memel und besonders von Neu-Seeland. Das Amerikanische Holz ist am beliebtesten, weil es gut und leicht zu verarbeiten ist, (Arbeitslohn ist hier für Handwerker ca. 2 Dr. pr. Tag, also eine wichtige Sache) und wird defshalb immer höher bezahlt. Darauf folgt das Memeler Holz, welches seiner guten Qualität wegen sehr im Gebrauch zunimmt. Am wenigsten ist das Schwedische und Nordische Holz geschätzt; es hat viel Splint, ist nicht dauerhaft und besonders wegen seiner vielen sogenannten schwarzen Aeste, die sehr hart und schwer zu bearbeiten sind, wenig beliebt. Von Balken, Masten und Stangen sind die Memeler die besten und werden allen andern vorgezogen, da sie zäher sind und nicht so leicht brechen wie die von Neu-Seeland. Schwedisches und Nordisches Holz ist circa 15 — 20 Dr. pr. 1000 □ Fufs weniger wie das Amerikanische oder ca. 10 Dr. weniger wie das Memeler Holz werth.

Was endlich die Preise der respektiven Artikel anbelangt, so ist es unmöglich etwas darüber zu sagen. Von Manufaktur-Waaren hat so zu sagen jedes Kollo seinen eigenen Preis, indem solcher durch Qualität, Farben, Sortiment, Muster, Breite des Stoffs, den gröfseren oder geringeren Vorrath und besonders auch durch die Mode bedingt wird. Stapel-Artikel, wie gebleichte und ungebleichte Shirtings z. B. giebt es von Deutschland nicht, allenfalls Sächsische und Schlesische Leinen, allein solche haben jetzt nur zufälligen Absatz und keinen regelmäfsigen Konsumo, also nominellen Werth. Im Ganzen hat sich das Import-Geschäft gegen Ende des Jahres 1845 wieder gehoben

und sind durchschnittlich höhere Preise bewilligt als im März, April und Mai desselben Jahres. Die Vorräthe hatten sich vermindert, und da der Handel nach Bolivien, welcher seit mehreren Jahren gestört war, wieder in Gang gekommen, und grofse Hoffnung gehegt wird, endlich wieder die Verbindung mit der Argentinischen Republik hergestellt und damit die Provinzen von Mendoza für den hiesigen Handel eröffnet zu sehen, so darf man wohl die Erwartung auf eine gute Geschäftsperiode aussprechen.

(Der Schlufs folgt im nächsten Hefte.)

Die Ostermesse zu Leipzig.

Seit langer Zeit hat eine Messe nicht unter so ungünstigen Vorbedeutungen begonnen, als die letzte Ostermesse. Die steigende Theuerung in ganz Deutschland mufste die Hoffnungen hinsichtlich der einheimischen Kundschaft sehr niederschlagen, und es wurde die Entmuthigung noch vermehrt durch die Ruhestörungen, welche vor und während der Messe in vielen Gegenden vorfielen, und manche Käufer von dem Besuche der Messe abhielten, andere veranlafsten, vor Beendigung ihrer Geschäfte auf derselben schleunig nach Hause zurückzukehren. Ebenso konnte der auswärtige Absatz keine grofsen Erwartungen erregen, da viele Verhältnisse dazu beitragen, seinen Werth für die Leipziger Messen überhaupt zu verringern, und immer mehr in den Hintergrund zu stellen. Die bedeutendsten Einkäufer von Bucharest, Jassy und Brody ziehen seit einiger Zeit vor, einen direkten Verkehr mit England zu unterhalten, statt ihren Bedarf an Englischen Manufakturen auf den Deutschen Messen einzukaufen, so dafs die kurrenten oder Stapelartikel immer mehr auf letzteren verschwinden und ihren Weg von England direkt über das Mittelländische Meer nach Gallatz nehmen. Die Perser, auf welche wegen des Absatzes mehrerer Englischer Manufaktur-Artikel und Deutscher Tuche wenigstens zur Ostermesse immer feste Rechnung gemacht wurde, erscheinen gar nicht mehr, seitdem Rufsland Tiflis in die Zoll-

grenzen des Reichs eingeschlossen und Einrichtungen getroffen hat, um den Bedarf jener Gegenden mit Russischen Erzeugnissen zu befriedigen. Die Griechischen Einkäufer waren diesmal mit ansehnlichen Aufträgen gekommen, als aber eben das Geschäft in der Vorwoche begonnen hatte, traf die Botschaft von dem Brande in Bucharest ein, und zugleich die Benachrichtigung der Wiener Banquiers, dafs sie vorerst nicht acceptiren würden. Dies mufste nothwendig das Geschäft zum Stillstand bringen, und wenn auch die Grofshändler sich in dem Beschlusse vereinigten, den Griechen von dem, was sie einmal eingekauft, nichts vorzuenthalten, und ihnen sogar für weitere Käufe Kredit zu geben, so sind doch, indem sie davon nur in bescheidenem Maafse Gebrauch machten, ihre Einkäufe viel geringer als sonst ausgefallen. Die Beziehungen für die Moldau haben das gewöhnliche Maafs nicht überschritten, obwohl man nach den grofsen Getreideausfuhren von Odessa erwartet hatte, dafs sich für jene Gegenden ein starker Begehr in Manufakturwaaren zeigen würde. Die Brodyer haben sich von ihrer Erschöpfung noch nicht wieder erholt und es sind die meisten Häuser von dem Verkehr mit ihnen ganz abgegangen. Am wenigsten sind vielleicht im Ganzen die Polnischen Einkäufer hinter den Erwartungen zurückgeblieben, denn sie haben in Modeartikeln, dem gewöhnlichen Gegenstande ihres Begehrs, recht ansehnliche Einkäufe gemacht. Auch Russische Einkäufer aus den Ostseeprovinzen haben es daran nicht fehlen lassen und in manchen Artikeln sogar mehr als sonst gekauft. Den vergleichsweise gröfsten Einflufs auf die Messe hatten, wenigstens in einem Artikel, die Amerikaner, indem sie mit sehr bedeutenden Aufträgen für Tuch erschienen.

Die erweiterten und verbesserten Kommunikationsmittel sind bisher von einem günstigen Einflufs auf die Leipziger Messen gewesen, denn sie haben Waaren, wie Personen ungleich rascher und billiger dem Platze zugeführt, als dies früher möglich war. Dadurch ist aber natürlich auch die Kommunikation mit den ferneren Erzeugungsländern, mit Frankreich, England, Oesterreich in gleicher Weise erleichtert, und so wie schon jetzt einzelne Detaillisten dahin in geeigneten Augenblicken reisen, um dort das Neueste in der Fabrikation und der Mode einzukaufen, so dürften diese direkten Beziehungen zum Nachtheil der Messen bei vervollständigten Eisenbahnverbindungen immer mehr zunehmen.

Die Zufuhr von vereinsländischen Waaren ist auf der letzten Ostermesse um ungefähr 900 Ctr. zurückgeblieben; über die Zufuhr

ausländischer Waaren lassen sich jetzt noch keine bestimmten Angaben mittheilen; doch ist sie jedenfalls geringer als sonst zur Ostermesse gewesen. Bei der allgemeinen fortdauernden Abnahme der Geschäfte in ausländischen Waaren werden viele Kaufleute veranlafst, sich davon ganz zurückzuziehen, und wie schon in den letzten zwei Jahren 14 Mefs- und laufende Konten ausgeschieden sind, so werden wahrscheinlich noch mehrere diesem Beispiel nachfolgen. — Ungeachtet der schwierigen Zeitumstände ist der Zahltag ruhig vorübergegangen, und es wird behauptet, dafs bei den Banquiers bei weitem mehr Geld, als erwartet worden, eingegangen sei.

Wenn auch die Messe im Allgemeinen wenig befriedigend ausgefallen ist, so ist doch der Verkehr in den einzelnen Artikeln sehr verschieden gewesen und bei manchen hat sich ein lebhafter Absatz eingestellt.

Baumwollenwaaren gehören zu denjenigen, welche im Ganzen am wenigsten begünstigt waren. In Englischen Kalikos war nur wenig Neues und Ausgezeichnetes vorhanden und der Absatz blieb fast lediglich auf das Ausland beschränkt. Den Griechen wollten sie nach Gattung und Muster nicht allgemein zusagen, obgleich man immer bemüht ist, bei den Bestellungen auf ihren Geschmack besondere Rücksicht zu nehmen. Die Englischen Druckereien scheinen sich zur Zeit nur in einem sehr engen Kreise zu bewegen, und nur schwer eine vollkommen befriedigende Auswahl zu gewähren. Dadurch wurden die Griechen veranlafst, sich theilweise in Deutschen Kalikos zu assortiren. Bedruckte Jaconets haben auch, wahrscheinlich ihrer ungemeinen Billigkeit wegen, einen recht leidlichen Absatz innerhalb des Zollvereins gehabt. In Bobbinets war die Zufuhr bei weitem geringer, und ist auch im Verhältnifs zu dieser der Absatz noch immer bedeutend genug gewesen, so steht er doch jedenfalls dem in den letzten Messen sehr weit nach. Hiernächst ist noch in Velvets ein erträgliches Geschäft gemacht worden; nach Piqués zeigt sich dagegen zur Zeit überhaupt wenig Nachfrage, und die übrigen schlichten Englischen Artikel kommen kaum irgend noch in Betracht. — In Französischen Kalikos aus dem Elsafs war der Absatz den Umständen nach gut; besser aber gingen noch die schönen Französischen Jaconets. — Schweizer rothgrundige Waaren waren nur sehr wenig begehrt, und es scheint überhaupt, als wenn dieser sonst sehr wichtige Artikel mit der Zeit ganz aus dem Verkehr verschwinden sollte. Weifse Schweizer Waaren gingen in fast allen Gattungen, von den ganz schlichten bis zu den reich gestickten, sehr gut.

In Deutschen Druckwaaren war der Verkehr in den ersten Tagen der Messe ziemlich lebhaft; doch hielt dies nicht lange an, und in der späteren Zeit war der Absatz lediglich auf kleine Posten beschränkt. Die voigtländischen weifsen baumwollenen Waaren wurden ziemlich stark begehrt; Stickereien jedoch und Posamentierwaaren hatten nur einen sehr mäfsigen Absatz. In Strümpfen hatte man sehr auf die Amerikaner gerechnet, doch haben diese nur sehr wenig gekauft, da Amerika schon im Wege der Konsignation oder des direkten Verkehrs auf feste Rechnung mit diesem Artikel durch einige grofse Häuser reichlich versorgt wird. — Schlichte Artikel, wie Parchent, Futterzeuge, Shirtings, weifse Jaconets etc. sind theilweise den Umständen nach recht gut gegangen. — Nach sogenannter Buntweberei, Ginghams und Tüchern, und nach Nankings war der Begehr sehr schwach, theils wegen der aufserordentlichen Billigkeit der Druckwaaren, theils wegen der immer mehr hervortretenden Konkurrenz vieler neuer halbwollener Stoffe.

Wollene Waaren. Schon vor Beginn der Messe hatte sich die Nachricht verbreitet, dafs für die Vereinigten Staaten sich ein sehr starker Begehr nach Tuch kund geben würde. Derselbe ist auch wirklich nicht ausgeblieben; doch haben die Amerikaner den Markt bei weitem nicht in der Art sortirt gefunden, um ihren Bedarf vollständig befriedigen zu können. Ihre Nachfrage war hauptsächlich auf sogenanntes $^3/_4$ Tuch gerichtet: dies war aber weder in zureichender Menge, noch in den gesuchten Farben vorhanden. Davon ist nun vieles in Bestellung gegeben, und es bleibt nur dringend zu wünschen, dafs die Fabrikanten auch redlich bemüht sein mögen, die Lieferungen prompt und in solider Waare auszuführen. Unsoliditäten haben die Messe schon mehr als ein Mal in sehr üblen Ruf gebracht. — Die Süddeutschen und Schweizer Einkäufer zeigten sich diesmal sehr lau, und aus Italien waren gar keine Aufträge eingegangen. Besser ging das Geschäft nach Holland, Mecklenburg, Hannover und Dänemark. Für solid gearbeitete ordinaire und gute Mittelwaare ist ein lohnender Preis, theilweise sogar ein besserer als auf der letzten Michaelismesse gezahlt worden. Von dieser Gattung wurde fast alles verkauft; von ordinairer Waare dagegen hat Vieles, leichtfertiger Arbeit wegen, zurückgenommen werden müssen. In feinen Tuchen war der Absatz nur mäfsig.

Rein wollene Hosenzeuge waren stark begehrt, und besonders in eleganten Modeartikeln dieser Art wurden sehr gute Geschäfte gemacht. Dagegen hat die Nachfrage nach halbwollenen Hosenzeugen

bedeutend nachgelassen. — In Englischen Kammgarnwaaren (schlichten und figurirten Orleans und Mousselines de laine) ist der Verkehr der Menge nach bedeutend geringer gewesen, als gewöhnlich in der Ostermesse. Man sieht diese Branche, der immer mehr aufstrebenden Deutschen Konkurrenz wegen, als eine ziemlich hoffnungslose an. In der That ist auch die Deutsche Industrie in diesen Gattungen seit der letzten Michaelismesse aufserordentlich regsam gewesen, und während die Norddeutschen Fabriken die Englischen Erzeugnisse zu verdrängen suchen, sind die Süddeutschen bemüht, den Französischen halbwollenen Mousselinen die Spitze zu bieten. Die einheimischen Fabrikanten waren auch mit dem Ergebnifs der Messe im Ganzen recht zufrieden. — In gemischter Buntweberei und in bedruckten rein wollenen, so wie in halbwollenen Barege-Tüchern haben nur einige Sächsische Häuser gute Geschäfte gemacht; im Ganzen hatten diese Zweige sich eines günstigen Absatzes nicht zu erfreuen. Ebenso waren auch halbwollene Möbeldamaste nur wenig begehrt, und nach Mantelstoffen ist fast gar keine Nachfrage gewesen. Auch Berliner Umschlagetücher hatten eine kaum mehr als mittelmäfsige Messe. In halbwollenen französischen Mousselinen fiel der Absatz ziemlich gut aus; in Betreff der rein wollenen waren einige Häuser sehr wenig, andere dagegen über Erwarten befriedigt. Ein sehr mäfsiger Begehr zeigte sich auch in den wenigen noch gangbaren rein wollenen Stapelartikeln, während auf der anderen Seite wollene und halbwollene Westenzeuge, Deutsche wie Englische, sehr gut abgingen.

Seidene und halbseidene Waaren. Für schlichte seidene Stoffe war schon von vorn herein eine günstige Aussicht nicht vorhanden; denn hätten auch die Griechen, wie man wohl hoffen durfte, hierin etwas Ansehnliches leisten können, so mufste dies doch bei dem Brandunglück von Bucharest grofse Einschränkung erleiden. In eigentlichen Modewaaren haben sie sich indessen ziemlich stark sortirt, und auch das übrige Ausland, namentlich Warschau, ist nicht zurückgeblieben; für das Vereinsland aber war der Begehr in fast allen Artikeln sehr schwach. Selbst Bänder, die sonst trotz aller mifslicher Verhältnisse immer sehr gut gingen, haben diesmal dem Schicksal einer Mittelmesse nicht entgehen können. — In Foulards haben einzelne Häuser sehr gute Geschäfte gemacht, während andere mit dem Absatz sehr unzufrieden waren. Einen hervorstechenden Englischen Modeartikel bildeten mit Seide gestreifte figurirte Orleans in schöner geschmackvoller Waare, welche sehr gut abging. Man hat sich auch sofort im Zollverein darauf gelegt. Französische leichte

halbseidene Modeartikel (Ellenwaaren und Tücher) wurden sehr gesucht und gingen rasch ab: doch haben auch hierin nur einzelne Häuser die glücklichen Loose gezogen, während andere sich mit einem mäfsigen Absatze begnügen mufsten. Aehnlich war es mit den Shawls, in welchen das Geschäft vielleicht im Allgemeinen noch mehr befriedigend ausgefallen ist. Von Wiener Tüchern wurden einige Posten überseeisch expedirt. — Die ganz ordinairen Französischen Tapistücher von Nismes werden bald ganz aus dem Handel verschwinden, da sie in sehr preiswürdiger vereinsländischer Waare vollkommenen und reichlichen Ersatz finden. — In Sächsischen schwarzen seidenen Spitzen und seidenen und halbseidenen Posamentierwaaren war bekanntlich auf einigen der letzten Messen sehr lebhafte Nachfrage für England. Dieser Begehr zeigte sich jetzt nicht wieder, auch ist sonst der Absatz darin nur höchst mittelmäfsig gewesen.

In schlichten Leinen und den ordinairen Artikeln der sogenannten gemodelten Waare fiel der Verkauf ziemlich befriedigend aus; auch hat sich der Absatz nicht blos auf die Deutsche Kundschaft beschränkt, sondern es ist einiges davon nach Amerika verkauft worden. Letzteres bestand hauptsächlich in Tüchern, worin die Engländer nicht gleich billig arbeiten können. Feine Leinen waren auch von einem Käufer für Jassy gesucht. Damaste gingen nicht sehr gut ab, und um Hosendrells stand es nicht besser. Englische Leinen kommen nicht in den Verkehr, weder für das In- noch für das Ausland. Englische Hosendrells werden zwar den Deutschen noch immer vorgezogen, doch sind auch sie jetzt unverhältnifsmäfsig theuer, aufserdem dafs die Konkurrenz von anderen Stoffen ihnen entgegensteht.

Die Zufuhr von Leder war ungemein stark, und hatte wohl schon den gewöhnlichen Bedarf überstiegen; da mehrere grofse Einkäufer ausblieben, so war das Geschäft gleich von vorne herein gedrückt. Während sonst wohl für das beste Sohlleder 48 Thlr. pro Zentner gezahlt wurden, konnten jetzt nur 36 Thlr. erlangt werden. Dennoch sollen die Vorräthe bis auf weniges geräumt worden sein. Fahlleder, womit der Markt weniger überfüllt war, ist ziemlich gut und ganz verkauft worden; Kalbleder jedoch wurde nur zu gedrückten Preisen untergebracht. — In roher Waare war die Zufuhr ebenfalls grofs; dennoch aber machte sich der Verkehr darin lebhafter, als sich nach dem Stande des Ledermarktes hätte erwarten lassen. Zwar wurden für fast alle Sorten etwas geringere Preise erlangt, dafür ist aber auch Alles und zwar sehr rasch abgesetzt worden.

Die Rauchwaaren-Messe zeigte einen starken Kontrast gegen die beiden letzten Messen. Die Zufuhr war zwar sehr bedeutend; dieser entsprach aber der Begehr nicht vollkommen. Auffallend war vornehmlich die aufserordentliche Verschiedenheit der Preise gegen die bisherigen. Während manche Artikel, die in letzter Zeit beharrlich im Preise gestiegen waren, jetzt plötzlich um 50 Proc. und mehr billiger angeboten wurden, verlangte man dagegen für Sorten, die bisher überhaupt weniger geachtet waren, doppelte und höhere Preise. Diese Preisveränderungen rühren theils von dem beziehentlich glücklicheren oder weniger günstigen Fange der verschiedenen Arten von Pelzwild her, theils von der zeitweisen Vernachlässigung oder Wiederaufnahme der einen oder anderen Art. Aufserdem sind aber alle Preise überhaupt von dem Ausfall der Londoner Auktionen abhängig. Die Messe ist für die meisten Verkäufer nicht vortheilhaft ausgefallen, wenn auch in vielen Artikeln der Menge nach sehr grofsartige Geschäfte gemacht wurden.

Hasenfelle fanden blos zu sehr gedrückten Preisen Käufer. Auch Schweinsborsten waren nur mit einem Preisabschlag gegen die letzten Messen abzusetzen.

In kurzen Waaren war das Geschäft fast ohne Ausnahme nur höchst mittelmäfsig. Für die Französischen Luxusartikel in Bronzen, Uhren und Porzellan fehlte, der herrlichen Ausstattung einzelner Lager ungeachtet, der sonst gewöhnliche starke Begehr für das Ausland, namentlich Bucharest und Warschau. Auf die Deutsche Kundschaft hatte man dabei ohnehin nur wenig gerechnet. Die gewöhnlichen Quincaillerie-Artikel wurden durchgängig nur spärlich begehrt, und selbst in Messerschmiedewaaren, Schneidewerkzeugen und den verschiedenen Artikeln der Nürnberger Waaren hat man sich nur höchst nothdürftig sortirt. — In Glas dagegen ist der Absatz ziemlich bedeutend gewesen, die Zufuhr aus Böhmen war sehr stark, und auch aus Schlesien waren recht geschmackvolle Glaswaaren zur Messe gebracht worden.

Nachträgliche Bemerkungen.

Zollverein.

Verfügungen, den Verkehr mit Lebensmitteln betreffend.

Im Königreich Bayern ist unterm 13. May die Ausfuhr von Getreide und Kartoffeln über die Grenze gegen Tyrol und Vorarlberg vom 14. May ab verboten worden.

In Preufsen ist bis zum 30. September 1847 von auf dem Rhein verschifftem Getreide, Hülsenfrüchten, Mehl und Mühlenfabrikaten der Rheinzoll nicht zu erheben.

Oesterreich.

Verbot der Ausfuhr von Getreide etc.

Das in Oesterreich unterm 9. May verfügte Ausfuhr-Verbot von Getreide etc.*) findet nur auf die deutschen Provinzen der Monarchie, mit Ausschlufs von Triest, Anwendung.

*) Vergl. S. 516.

Gedruckt bei Gustav Schade.

1849-63

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 077863709